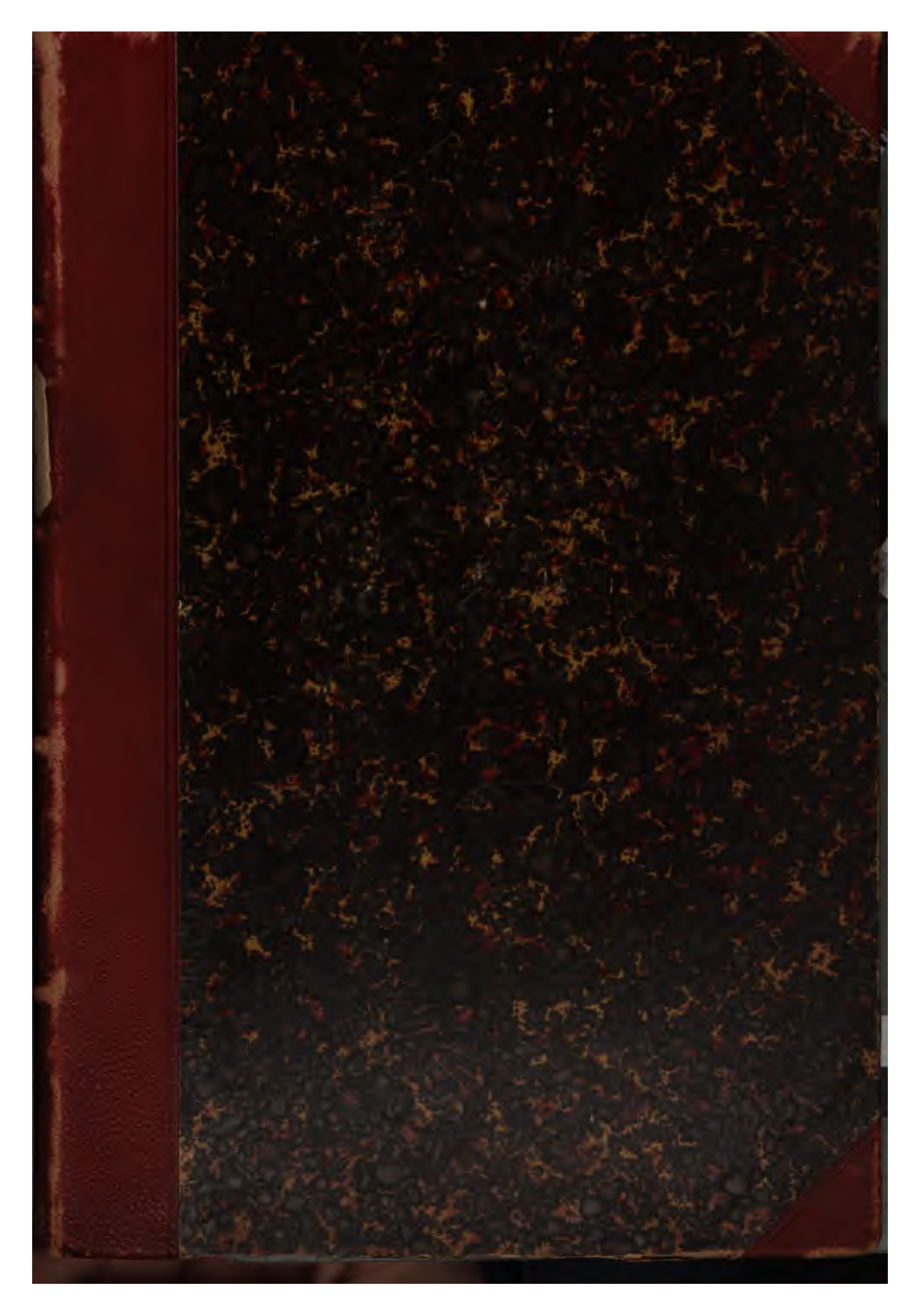
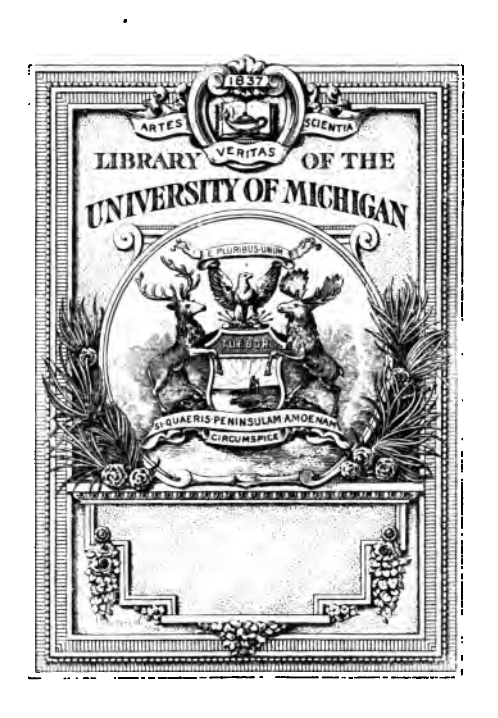


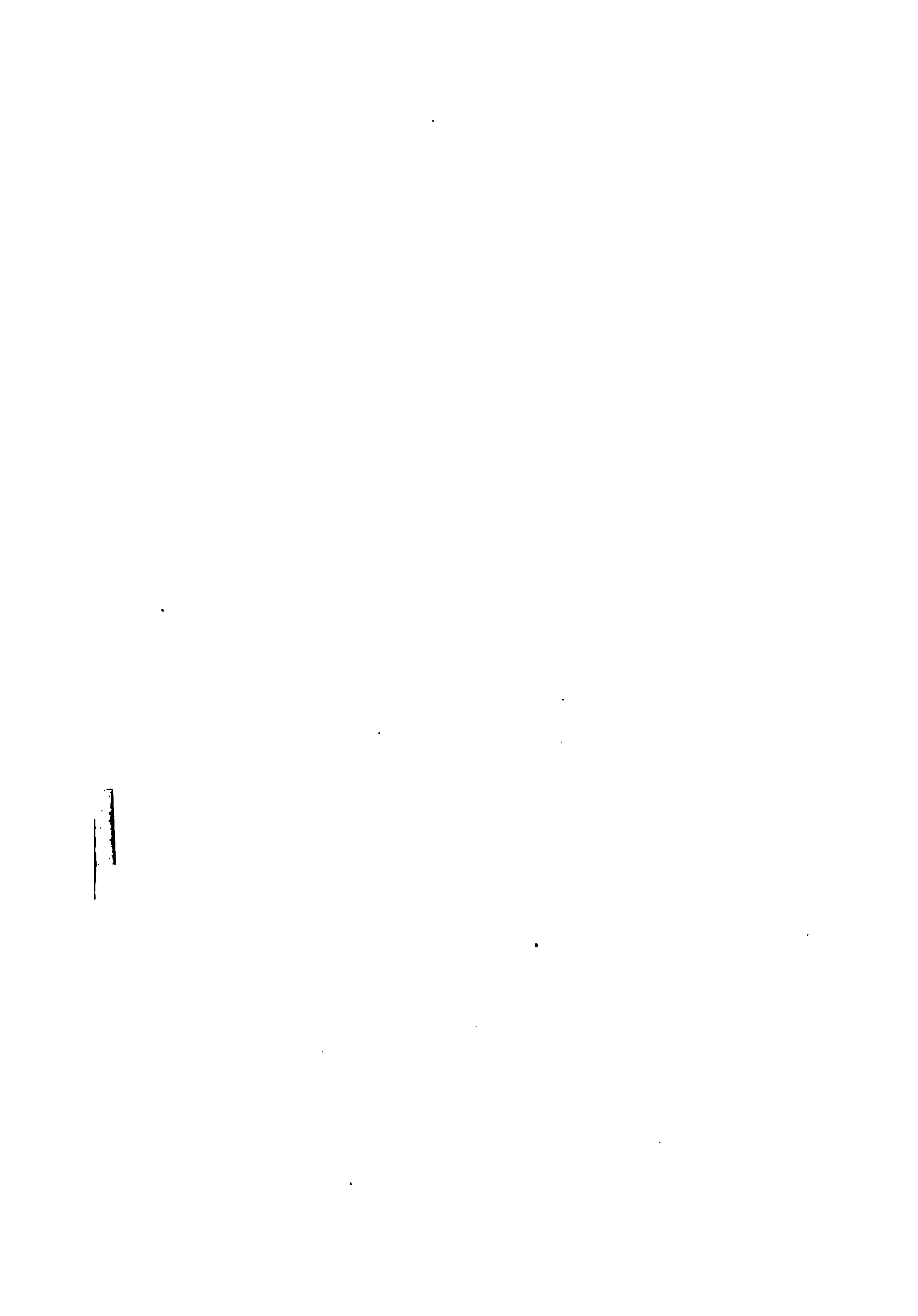


DIE DEUTSCHE
REICHSPACKETPOST.

VON

Dr. CHARLES HENRY HULL.

JENA,
VERLAG VON GUSTAV FISCHER.
1892.



Vorwort.

Unter den neuen Eindrücken, welche jeder Ausländer bei seiner ersten Betretung deutschen Bodens gewinnen mufs, bleibt manchem in diesen Tagen der Eisenbahnreisen vielleicht der des lebhaften Postpacketverkehrs auf den grofsen Bahnhöfen mit am schärfsten im Gedächtnis eingeprägt. Der Amerikaner, der nur die Leistungen der einheimischen Speditionsgesellschaften kennt, ist besonders geneigt den ungeahnten Umfang des von der Reichs-Packetpost bewältigten Verkehrs zu bewundern, und wenn er auch das niedrige deutsche Packetporto kennen lernt, wird sein Erstaunen noch gesteigert. Er fragt sich dann zunächst, welchen belebenden Einflufs auf das Geschäftsleben ein so ausgedehntes und billiges Mittel des Kleinverkehrs haben mufs, und erst später kommt es ihm in den Sinn, dafs dieser Verkehr vielleicht deswegen so grofsartig geworden, weil er nicht nur unter Staatsleitung, sondern teilweise auch auf Staatskosten bewirkt wird.

In der Hoffnung, sich selbst über die oben angeregten Fragen Gewifsheit zu verschaffen, unterzog der Verfasser die deutsche Packetpost einer Untersuchung, deren Hauptergebnisse in folgender Abhandlung niedergelegt sind. Auf die mechanischen Einrichtungen und die Verwaltungstechnik der Packetpost ist er dabei gar nicht eingegangen, und selbst die angeregten wirtschaftlichen Fragen hat er nicht in jedem Falle beantworten können. Möchte seine Betrachtung dieser Fragen, trotz ihrer Spezialisierung und dieser Einschränkung des zu beobachtenden Gebietes, doch einen Beitrag zu einer künftigen fachmäfsigen Lösung der Probleme geliefert haben.

Zu den Zwecken dieser Untersuchung habe ich folgende Bibliotheken benutzt, deren Behörden ich für ihr freundliches Entgegen-

kommen hiermit meinen besonderen Dank aussprechen möchte: die Königliche Bibliothek, die Universitäts-Bibliothek und die Bibliotheken des Reichs-Postamts, des Königlich preufsischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten und des staatswissenschaftlichen Seminars zu Berlin; die Bibliotheken der Universität, des staatswissenschaftlichen Seminars, der Handelskammer und der Ober-Postdirektion zu Halle a/S.; die Königlich sächsische Bibliothek zu Dresden und die Bibliothek der Ober-Postdirektion zu Leipzig.

Dem Herrn Geheimrat Dr. Alfred von der Leyen, vortragendem Rat im preufsischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, und namentlich Seiner Exzellenz dem Wirklichen Geheimrat Dr. P. D. Fischer, Direktor im Reichs-Postamt, bin ich für ihre vielfache Unterstützung bei der Arbeit zu herzlichstem Dank verpflichtet. Besonders hat mir der letztere Gelegenheit verschafft, mit höheren Postbeamten in Berlin in persönliche Beziehung zu treten, den bedeutenden Postpacketverkehr der Reichshauptstadt aus eigner Anschauung kennen zu lernen und dadurch vieles für meine Studien Wertvolle zu gewinnen. Die so erhaltenen Mitteilungen sowie andere schriftliche von Ortspostbehörden in verschiedenen Gegenden des Reichs-Postgebiets bilden die Unterlage eines beträchtlichen Teiles der folgenden Darstellung und sind an den einschlägigen Stellen entsprechend gekennzeichnet.

Vor allem aber gebührt ein redliches Dankeswort meinem verehrten Lehrer Herrn Geheimrat Professor Dr. J. Conrad, dessen beständige Leitung und hochgeschätzter Rat der folgenden Abhandlung fortdauernd zu gute gekommen sind.

Der Verfasser.

Inhaltsübersicht.

Einleitung.

Die Packetpost im Auslande.

1. Historische Übersicht.

Gegenwärtig besitzen fast sämtliche Kulturstaaten einen Packetpostdienst in gröfserem oder geringerem Umfange. Vor 15 Jahren jedoch gab es eine solche „Fahrpost“ nur in den Ländern Nord- und Osteuropas. [1]) In Deutschland und den benachbarten Gebieten läfst sich die postmäfsige Beförderung von Packeten auch für Private wenigstens bis zum Dreifsigjährigen Kriege zurückverfolgen. [2]) Bei der

[1]) Nämlich in Deutschland, der Schweiz, Österreich-Ungarn, Bulgarien, Rumänien, Rufsland, Schweden und Norwegen, Dänemark, Helgoland und Luxemburg, sowie in Britisch-Indien. — „Die Entwickelung des internationalen Packetpostdienstes“ in der „Statistik der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung für das Kalenderjahr 1888“, S. 90.

[2]) Auf die Geschichte der deutschen Fahrposten näher einzugehen, liegt nicht in unserer Absicht. Es seien jedoch einige Beispiele angeführt: Im Jahre 1652 bestand eine Postpacketbeförderung zwischen Basel bezw. Zürich und Schaffhausen, Lindau, Ulm. Aus dem Jahre 1710 ist eine fürstliche Ordnung erhalten, welche Tarife für Packete bis 20 Pfund von Emmendingen nach Lahr, Karlsruhe, Badenweiler und Lörrach feststellt. (Fuchs: „Beitrag zur Geschichte des badischen Postwesens“, „Archiv für Post und Telegraphie“ 1889, S. 298 und 331.) Nach einer Breslauer Botenordnung von 1635 wird es den Boten gestattet, Packete mitzunehmen, soweit sie dadurch in der Reise nicht gehindert werden. Im Jahre 1713 betrug das Porto nach Leipzig für ordinäre Kaufmannswaren bis 6 Pfund 12 Kr. pro Pfund, und darüber hinaus 2 Kr., für kostbare Kaufmannswaren bis 4 Pfund 18 Kr. pro Pfund, und darüber hinaus 4 Kr. (Neugebauer: „Über Breslaus ehemaliges Post- und Botenwesen“, Postarchiv 1874, S. 109 und 114.) Im Jahre 1635 betrug das Porto von Friedrichstadt nach Schleswig für Güter von 15 bis 30 Pfund 6 Schilling, bis 50 Pfund 8 Sch., bis 100 Pfund 12 Sch. (Mensinga: „Beitrag zur Geschichte des Postwesens in Schleswig-Holstein“, Postarchiv

Zersplitterung des deutschen Postwesens und bei den hohen Portosätzen war die Zahl der Packete anfangs eine kleine. Die deutsche Packetpost hob sich aber mit der zunehmenden Ausdehnung des einheitlichen Postgebiets und der fortschreitenden Vereinfachung und Herabsetzung des Tarifs, namentlich aber mit der Ausdehnung des Eisenbahnnetzes sehr rasch und nahm schon zur Zeit der Gründung des Deutschen Reiches unter den bestehenden Packetposten eine ganz hervorragende Stellung ein. Diesen Aufschwung des Packetpostverkehrs verdeutlichen folgende Ziffern: in Preufsen, bezw. dem Norddeutschen Bunde und dem Deutschen Reichs-Postbezirk wurden befördert:

1825 [1]	1 414 035	Packete.
1837 [2]	2 095 196	"
1842 [2]	2 833 598	"
1846 [2]	3 684 855	"
1851	4 700 468	"
1857	11 534 688	"
1870	37 306 522	"
1880	60 591 000	"
1890	97 470 690	"

Es wurden befördert an Packeten von mehr als 2 Pfund

von	im Jahre 1836	dagegen Summe aller Packete im Jahre 1890
Breslau	326	1 932 161
Neifse	421	88 891
Goldberg	210	18 215
Leobschütz	178	52 317

1874, S. 231.) In einem Edikte des Grossen Kurfürsten vom 21. Februar 1660 wird den Postmeistern befohlen, „dafs Sie nunmehr keine Brieffe, Pacquete oder Sachen einiger Personen auf den Churfürstl. Post-Caleschen frey überführen lassen; Sondern zur Verhütung alles ferneren Unterschleiffs nicht allein von Sr. Churfürstl. Durchl. Selbst eigene Brieffe und Sachen, sondern auch von allen Churfürstl., so Kriegs- als anderen Bedienten (keine ausgenommen) Brieffe, Pacquete und Sachen das bisherige Porto und Postgeld fordern". (Ackermann: „Aus den Anfängen der preufsischen Landespost", Postarchiv 1874, S. 3). — Vergl. andere Angaben bei Haafs: Die Post, S. 91—100; Hartmann, S. 333—336, der die von Taxis im Jahre 1690 angelegte Post zwischen Frankfurt a. M. und Nürnberg als „die erste fahrende Post" bezeichnet; v. Stephan: Geschichte der preufsischen Post, S. 60, 131, 294.

[1]) Promemoria von 1841, S. 25.

[2]) v. Reden. Finanz-Statistik, II, 2, S. 218.

und kein anderes Postamt in Schlesien hatte im Jahre 1836 [1]) eine derartige Packetaufgabe von mehr als 75 Stück.

Durch den Umfang des von ihr wahrgenommenen Verkehrs erlangte die Reichs-Postverwaltung eine Autorität, welche dem von ihr dem Pariser Postkongreſs vom Jahre 1878 vorgelegten Entwurf wegen Herstellung eines Austausches von kleineren Packeten unter den Ländern des Weltpostvereins sehr zu gute kam. Dieser Vorschlag, welcher dazu bestimmt war, die bei der Vermittlung des internationalen Packetverkehrs durch Privat-Eisenbahngesellschaften und Spediteure entstehenden zahlreichen Schwierigkeiten zu beseitigen, wurde vom Kongresse dem Internationalen Büreau des Weltpostvereins zu Bern zur Prüfung überwiesen. Auf der zwei Jahre später zu Paris abgehaltenen Postkonferenz [2]) kam zwischen 18 Staaten eine aus ebenso vielen Artikeln bestehende „Übereinkunft betreffend den Austausch von Postpacketen ohne Wertangabe“ zustande.

Um denjenigen beteiligten Staaten, welche keine Packetpost besaſsen, ein möglichst groſses Entgegenkommen zu zeigen, setzte man die Gewichtsgrenze für die Packete auf 3 Kilogramm fest. Jede an der Landbeförderung eines Packets teilnehmende Postverwaltung sollte an Porto 50 Centimes beziehen, und die Seebeförderung sollte besonders vergütet werden. Auſserdem waren das Ursprungs- und das Bestimmungsland berechtigt, je einen Zuschlag von 25 Centimes zu erheben, welcher für Groſsbritannien und Irland auf 50 Centimes, für Persien und Britisch-Indien auf 75 Centimes, für Schweden [3]) auf einen Frank erhöht wurde. Ferner wurden Bestimmungen über Verlust und Schadenersatz bis zum höchsten Betrage von 15 Frank, und über eine Zollabfertigungs- und eine Bestellgebühr von nicht mehr als 25 Centimes getroffen. Der Vertrag sollte am 1. Oktober 1881 zur Ausführung gebracht werden.

Um ihren vertragsmäſsigen Verpflichtungen dem Auslande gegenüber nachkommen zu können, muſsten nunmehr die West- und Südeuropäischen Staaten selbstverständlich einen inländischen Packetbeförderungsdienst herstellen. Am raschesten ging Frankreich damit vor, und setzte schon vom 1. Mai 1881 ab für inneren wie für äuſseren

[1]) „Beantwortung“ u. s. w., S. 38.

[2]) Hubert: „Die Ergebnisse der Pariser Postkonferenz“, Postarchiv 1880, S. 737—745.

[3]) Im Jahre 1885 auf 75 Centimes herabgesetzt, dagegen eine Zuschlagstaxe von 75 Centimes für Argentinien, Brasilien, Chili, Paraguay und Venezuela zugestanden. — Postarchiv 1885, S. 262.

Verkehr eine freilich von den Eisenbahngesellschaften verwaltete Packetbeförderung in Betrieb.[1]) Vom 1. Oktober 1881 ab führte Italien gleichzeitig für einen Teil seiner Postämter den inneren wie den äufseren Verkehr ein und hatte denselben bis zum 1. Januar 1883 bereits auf sämtliche Postämter des Königreichs ausgedehnt.[2]) Die Postverwaltung der Niederlande nahm mit dem 16. März 1882 für den Verkehr im Inland und seit dem 1. April 1882 für den Verkehr mit dem Auslande die früher von einer Privatgesellschaft wahrgenommene Packetbeförderung in den Bereich ihres Betriebes auf.[3]) Bis zum 1. April 1883 blieben aber die Provinz Limburg und eine Anzahl Orte in den Provinzen Nordbrabant und Seeland vom Packetdienste ausgeschlossen[4]) Vom 1. November 1882 ab eröffnete Portugal und vom 1. Juli 1885 ab Spanien ihre Postämter dem internationalen Packetverkehr.[5])

Das vereinigte Königreich von Grofsbritannien und Irland, welches vom 1. August 1883 einen Packetpostdienst für den inneren Verkehr besafs, beteiligte sich an dem internationalen Verkehr nicht durch unmittelbaren Beitritt zur Pariser Übereinkunft, sondern durch Abschliefsung von besonderen Vereinbarungen mit fremden Postverwaltungen. Vom 1. Juli 1885 ab besteht ein Packetaustausch mit Britisch-Indien und mit Ägypten, seit dem 1. Januar 1886 mit dem Deutschen Reiche und mit Belgien, seit dem 1. Juli 1886 mit den hauptsächlichsten Kolonien in Australien, seit dem 1. Oktober 1887 mit Frankreich u. s. w.[6])

Dieser Erfolg ermutigte den Lissabonner Postkongrefs vom Jahre 1885, auf neue Vorschläge der Deutschen Reichs-Postverwaltung, die Erweiterung des internationalen Packetpostvereins betreffend, einzugehen.[7]) Es wurde hier beschlossen, das Meistgewicht der Postpackete, unter Beibehaltung der geltenden Taxen, von 3 auf 5 Kilogramm, den Schadenersatz dementsprechend von 15 auf 25 Frank zu erhöhen und

---

[1]) Say. Dictionnaire des finances. Bd. I, S. 1087.

[2]) Postarchiv 1883, S. 316—318.

[3]) Postarchiv 1883, S. 194.

[4]) Statistik d. R. P. 1888, S. 92.

[5]) Ebenda.

[6]) „Memorandum: Foreign and Colonial Parcel Post."

[7]) „Die Vorschläge der Deutschen Postverwaltung für den Postkongrefs in Lissabon", Postarchiv 1882, S. 641—647. Andere Vorschläge mit den Motiven befinden sich Bd. I, S. 298—320, Kommissionsbericht und Debatte darüber Bd. I, S. 261—278 bezw. 278—298 der „Documents du congrès postal de Lisbonne".

Wertangabe und Nachnahme zuzulassen. Denjenigen Ländern aber, welche noch nicht in der Lage waren, diese Erweiterungen einzuführen, wurde die Befugnis eingeräumt, bis auf weiteres die Besorgung des Packetdienstes in dem bisherigen Umfange beizubehalten.

In diesem Umfange liefs der Postkongrefs zu Wien [1]) im Jahre 1891 die Bestimmungen über den internationalen Packetdienst im wesentlichen bestehen. Es wurden nur die Bestimmungen über Kubikgröfse der Packete, soweit die Seebeförderung nicht in Betracht kommt, etwas erleichtert.

Die in Zusammenhang mit der Herstellung des internationalen Packetpostdienstes für den inneren Verkehr der obengenannten Länder eingeführten Packetbeförderungen, obgleich vielfach voneinander abweichend, haben doch alle Einheitsportosätze ohne Rücksicht auf die Beförderungsentfernung und beschränken die Beförderung auf Packete von höchstens 3 bezw. 5 Kilogramm im Gewicht.

2. Die Packetpost in der Gegenwart.

I. Frankreich.

In Frankreich wird die Packetbeförderung auf Grund eines durch Gesetz vom 3. Mai 1881 bestätigten Vertrages zwischen der Postverwaltung und den grofsen Eisenbahngesellschaften von letzteren besorgt.[2]) Die gewöhnlichen Gebühren für Eilgutsendungen werden für die Postpackete in eine einzelne Stempelgebühr von 10 Centimes verschmolzen, welche neben dem eigentlichen Packetporto von 50 Centimes, aber nicht von den im Durchgang beförderten Packeten zur Erhebung gelangt. Das Bestellgeld beträgt 25 Centimes. Eine Nachnahme bis zu 100 Frank ist zulässig; die Nachnahmegebühr von 60 Centimes begreift die Stempelgebühr (10 Centimes) in sich. Wird der Nachnahmebetrag nicht im Büreau ausgezahlt, sondern in die Wohnung des Absenders gesendet, so wird dafür ein Bestellgeld von 25 Centimes erhoben. [3])

---

[1]) Vergl. Postarchiv 1891, S. 538, und Jung: „Der Wiener Postkongrefs" in „Jahrbuch für Gesetzgebung" u. s. w. (Schmollers), Jahrgang XVI, 1892, S. 127—184, besonders S. 146—148.

[2]) Ein ähnlicher Fall liegt in Spanien vor. — Statistik d. R. P. 1888, S. 93.

[3]) Über die französische Packetpost vergl. Résumé des lois etc. Bd. 1, S. 37 ff.; Belloc, Les postes françaises, S. 681—684; den Aufsatz „Colis posteaux"

II. Italien.

In Italien dagegen nahm die Postverwaltung, nach eingehender Prüfung der ganzen Frage, die Packetbeförderung selbst in die Hand. Sie beschränkte jedoch den Packetdienst zunächst (1. Oktober 1881) auf 1569 Postämter, und dehnte ihn dann allmählich bis zum Schlufs des nächsten Jahres auf sämtliche vorhandenen (mehr als 3000) Postämter aus.

Das Porto beträgt für Packete bis zu 3 Kilogramm 50 Centisimi nach einem Postamt erster Klasse und 75 Centisimi nach sonstigen Postämtern. Der Absender darf aber verlangen, dass das Packet auf dem dem Postamte des Empfängers nächst gelegenen Postamt erster Klasse liegen bleibt. Für die Bestellung der Packete, welche vom 1. November 1881 ab in 10 Grofsstädten eingeführt und vom 1. Januar 1883 ab auf alle Postämter ausgedehnt wurde, beträgt die Gebühr, welche die Abfertigung der Zoll- und Acciseformalitäten in sich begreift, 25 Centisimi. Der höchste zulässige Wertbetrag für ein Packet ist 1000 Lire. Das Zuschlagsporto für Wertpackete, welches zunächst [1]) 20 Centisimi für je 100 Lire betrug (§ 67 des Postgesetzes von 1889), wurde durch Gesetz vom 12. Januar 1890 auf 10 Centisimi für je 200 Lire ermäfsigt. Für Packete ohne Wertangabe wird ein Schadenersatz bis zum Maximalbetrag von 15 Lire gewährt. [2])

III. Die Niederlande.

Die Packetpost der Niederlande beschränkt sich im inneren Verkehr auf die Beförderung von Sendungen bis zum Einzelgewicht von 5 Kilogramm. Das Porto beträgt: für Packete bis zu 1 Kilogramm

---

von Octav Noel in Says Dictionnaire des finances, Bd. I, S. 1087 ff.; den Aufsatz „Poste" von Desenne in Blocks Dictionnaire de l'administration française, 3e éd., S. 1838—1854, besonders S. 1850—1851; und den „Rapport sur l'organisation des services des postes par Ad. Cochery" in dem „Journal officiel" vom 19. bis 21. Juni 1884, besonders S. 3246—3247. Die Bestimmungen über die französische Packetpost sind durch Gesetz vom 30. Juli 1888 kodifiziert worden.

[1]) Vor 1889 wurden Wertangabe und Nachnahme nur im Verkehr mit dem Auslande gestattet.

[2]) Über die italienische Packetpost vergl. Leggi, regolamenti ed instruzioni sul servizio dei pacchi postali per l'interno del regno e per l'estero, Roma, 1884; Delmati, Legislazione postale, S. 215—245; Postarchiv 1883, S. 316—318; 1884, S. 587; 1887, S. 420.

15 Cents (25 Pfennig), von mehr als 1 bis zu 3 Kilogramm 20 Cents (34 Pfennig), von mehr als 3 bis zu 5 Kilogramm 25 Cents (43 Pfennig). Eine besondere Bestellgebühr wird nicht erhoben. Wertangabe bis zu 500 Fl. (850 M.) ist zulässig. Die Gebühr beträgt, aufser dem Porto, 10 Cents für 100 Fl. Für Nachnahme-Packete bis zu 150 Fl. werden aufser dem Gewichts- und Wertporto noch 5 Cents für je $12^1/_2$ Fl. des Nachnahmebetrages erhoben. Im Falle des Verlustes oder der Beschädigung ersetzt die Postverwaltung den wirklich erlittenen Schaden, und zwar bei Packeten ohne Wertangabe bis zu $2^1/_2$ Fl. (4,25 M.) für jedes Kilogramm oder einen Teil eines Kilogramms, bei Packeten mit Wertangabe bis zur Höhe des angegebenen Wertes.[1])

IV. Grofsbritannien.

In England wurde die Herstellung eines Packetpostdienstes („inland parcel post“) durch Gesetz vom 18. August 1882 (45 und 46 Victoria, Kapitel 74) beschlossen und am 1. August 1883 zur Ausführung gebracht. Anfangs waren Packete nur bis 7 Pfund (3,16 kg) zugelassen. Das Porto, welches das Bestellgeld in sich begreift, betrug für Packete

bis zu 1	Pfund	3	pence	(25	Pfennig)
von 1 bis 3	„	6	„	(50	„)
„ 3 „ 5	„	9	„	(75	„)
„ 5 „ 7	„	12	„	(100	„)

Vom 1. Mai 1886 ab wurde die Gewichtsgrenze auf 11 Pfund (5 kg) ausgedehnt, und das Porto auf 3 pence für das erste Pfund und $1^1/_2$ pence für jedes weitere Pfund oder den überschiefsenden Teil eines Pfundes festgestellt, was für die ungeraden Pfundzahlen denselben Portobetrag wie vorher, für die geraden Pfundzahlen aber eine Herabsetzung bedeutet.

Für gewöhnliche Packete gewährt die Postverwaltung „not in consequence of any legal liability but voluntarily as an act of grace“ einen Schadenersatz bis zu 2 Pfund Sterling (40 M.). Eine Wertangabe ist nicht bekannt, der Absender kann jedoch ein Packet einschreiben

---

[1]) Über die niederländische Packetpost vergl. Postarchiv 1883, S. 194; 1884, S. 20—21; 1885, S. 589; 1886, S. 594—595. Das umfassende niederländische Postgesetz vom 15. April 1891 (Postarchiv 1891, S. 609—615) änderte an den Bestimmungen über die Packetpost nichts.

lassen. In diesem Falle stellt sich der Meistbetrag des Schadenersatzes auf 5, 10, 15, 20 oder 25 Pfund Sterling, je nachdem der Absender eine Einschreibegebühr von 2, resp. 3, 4, 5 oder 6 pence bezahlt hat. [1])

V. Vergleichende Übersicht.

Die deutsche Packetpost, deren Einrichtungen denen der oben geschilderten Posten zum Vorbild gedient haben, gewährt ihre anerkannt vortrefflichen Leistungen im Vergleich mit den erwähnten Packetposten zu verhältnismäfsig billigen Gebühren. Abgesehen von der Beförderung von schwereren Packeten, womit sich die genannten Postverwaltungen um keinen Preis beschäftigen, befördert und bestellt sie Packete, selbst von 3 Kilogramm, wenn man die gröfseren Entfernungen mit in Betracht zieht, zu den niedrigsten Durchschnitts-Portosätzen von allen (vergl. Tabelle 1). Auch sind die Versicherungsgebühren für Wertpackete (5 Pfennig für je 300 Mark, mindestens aber 10 Pfennig) und der im Falle des Verlustes oder der Beschädigung erstattete Maximal-Schadenersatz für gewöhnliche Packete (3 Mark für je 500 Gramm) dem Publikum im ganzen entschieden günstiger als bei den neueren Postanstalten.

Tabelle 1.

Porto für gewöhnliche Packete (ohne Rücksicht auf die Entfernung).

Innerhalb	Fläche qkm	1 kg	3 kg	5 kg	Bestellgeld.	Zusammen 3 kg
Deutschland und Österreich-Ungarn	1 161 785	50 [2])	50 [2])	50 [2])	5—15 [3])	60
Frankreich	528 572	48	48	—	20	68
Italien	296 306	40	40	—	20	60
Niederlande	33 008	25	34	43	—	34
Grofsbritannien	318 829	37	100	144	—	100

[1]) Über die englische Packetpost vergl. Post Office Guide, 1st October 1891, S. 5—16; Annual Report of the Postmaster General, 30th, S. 9; 34th, S. 3; 35th, S. 4 und 54; Cohn, Untersuchungen über die englische Eisenbahnpolitik, N. F., S. 183—185.

[2]) Innerhalb 10 geogr. Meilen 25 Pfennig.

[3]) Im Reichs-Postgebiet 15 Pfennig in einigen Grofsstädten, 10 Pfennig bei den übrigen Postämtern erster Klasse, 5 Pfennig bei sonstigen Postanstalten.

VI. Statistisches.

In welchem Maſse der neue Zweig des Postdienstes sich in den erwähnten Ländern — Frankreich, den Niederlanden, Italien, Groſsbritannien und Irland — eingebürgert hat, läſst sich aus der nachstehenden Tabelle 2, in welcher auch des Vergleiches halber das Reichs-Postgebiet, Österreich (ohne Ungarn) und die Schweiz mit angeführt worden sind, deutlich ersehen. [1]) In den vier ersterwähnten Ländern, in denen die Packetpost neu ist, hat sich die Zahl der zur Beförderung kommenden Postpackete natürlich relativ viel rascher vermehrt als in den letzten drei Ländern. Immerhin erreicht der Packetpostverkehr, selbst in Groſsbritannien, doch noch nicht annähernd diejenige Höhe im Verhältnis zur Kopfzahl der Bevölkerung, auf welcher er selbst in Österreich schon lange angelangt ist. Diese Sachlage läſst sich nur zum Teil aus der Neuheit des Instituts und der verhältnismäſsigen Höhe des Portos erklären. In den ersterwähnten Ländern hat die Post sehr leistungsfähige Konkurrenten in der Packetbeförderung, [2]) welche sie noch nicht hat verdrängen können bezw. wollen. [3]) Die älteren Fahrposten dagegen haben schon lange Zeit ihre Konkurrenten entweder in der Hauptsache aus dem Felde ge-

---

[1]) Leider ist die Tabelle, besonders hinsichtlich der Briefzahlen, nicht genau. Bis zum Jahre 1887 gibt sie Zahlen für den inneren Verkehr allein, seitdem für den inneren Verkehr, die vom Ausland eingegangenen und die im Durchgang beförderten Sendungen. Welche Schwankungen hierdurch verursacht werden, z. B. je nachdem die deutsch-britischen Posten über Vlissingen oder Ostende, die britisch-indischen Posten über Brindisi oder Salonica geleitet werden, bedarf keiner Ausführung.

[2]) Versuchsweise versandte die englische Postverwaltung aus London 100 Packete an Adressaten in verschiedenen Orten und gab gleichzeitig 100 völlig gleiche Packete für dieselben Adressaten bei der allgemeinen Packetgesellschaft auf. Mit der Post trafen 71 Stück früher in ihren Bestimmungsorten ein und wurden in die Wohnungen bestellt, während 73 der durch die Gesellschaft versandten Stücke auf dem Bahnhofe liegen blieben und abgeholt werden muſsten. In 68 Fällen waren die Postgebühren niedriger, in 24 ebenso hoch, und in 8 Fällen höher als der Tarif der Gesellschaft. — Postarchiv 1885, S. 497.

[3]) Nach dem früheren englischen Generalpostmeister Mr. Shaw-Lefevre sollte es „die leitende Absicht" der britischen Postverwaltung bei der Einführung der Packetpost gewesen sein, die bestehenden Packetbeförderungsanstalten nicht zu verdrängen, sondern zu ergänzen, indem man auch den abgelegenen Orten und den ländlichen Bezirken die Vorteile eines geregelten Packetdienstes zu teil werden lassen wollte. — Postarchiv 1885, S. 496.

Tabelle 2.

Packetverkehr der hauptsächlichsten Länder 1881—1890.

Reichs-Postgebiet.

Jahr	Packete	pro Kopf	Briefe pro Kopf
1881	62 946 100	1,66	16,6
1882	66 924 200	1,75	16,7
1883	70 943 100	1,87	17,3
1884	73 856 700	1,94	19,4
1885	77 288 400	1,96	19,8
1886	79 226 600	2,01	19,6
1887	83 668 127	2,12	20,6
1888	88 004 111	2,23	20,4
1889	93 588 444	2,37	21,7
1890	97 470 690	2,35	23,2

Die Schweiz.

Jahr	Packete	pro Kopf	Briefe pro Kopf
1882	6 901 699	2,44	21,5
1883	7 186 674	2,58	21,7
1884	7 518 415	2,60	21,8
1885	7 743 709	2,73	22,7
1886	8 304 867	2,93	23,9
1887	8 828 127	3,12	29,3
1888	8 852 055	3,12	31,2
1889	9 842 999	3,33	34,1
1890	—	—	—

Grofsbritannien.

Jahr	Packete	pro Kopf	Briefe pro Kopf
1883—84	13 720 600[1]	0,39	38,5
1884—85	22 910 040	0,64	37,5
1885—86	26 417 396	0,73	—
1886—87	32 860 154	0,89	39,9
1887—88	36 731 786	0,99	41,0
1888—89	39 589 313	1,08	43,1
1889—90	42 853 000	1, 7	42,8

Italien.

Jahr	Packete	pro Kopf	Briefe pro Kopf
1881	415 366	0,01	6,43
1882	2 605 922	0,09	—
1883	3 747 182	0,13	6,72
1884	[2]		
1884—85	4 374 284	0,15	—
1885—86	—	—	—
1886—87	5 954 000	0,20	7,61
1887—88	6 625 000	0,28	8,09
1888—89	6 277 000	0,22	6,23
1889—90	6 693 000	0,23	6,27

Frankreich.

Jahr	Packete	pro Kopf	Briefe pro Kopf
1881	4 203 217[1]	0,11	15,4
1882	9 451 023	0,26	15,5
1883	11 901 423	0,32	16,4
1884	13 860 223	0,37	16,5
1885	15 684 102	0,42	16,8
1886	17 136 490	0,45	—
1887	32 163 000	0,86	17,1
1888	37 125 000	0,98	17,7
1889	30 706 000	0,81	20,7
1890	32 925 000	0,87	19,3

Die Niederlande.

Jahr	Packete	pro Kopf	Briefe pro Kopf
1882—83	1 405 079	0,34	14,4
1883—84	2 194 826	0,52	14,7
1884—85	2 579 892	0,62	15,4
1885—86	2 822 589	0,66	15,8
1886—87	3 380 000	0,76	18,4
1887—88	3 812 000	0,89	18,8
1888—89	4 175 000	0,98	19,0
1889—90	4 345 000	1,03	16,9
1890—91	4 044 000	0,92	16,5

Österreich.

Jahr	Packete	pro Kopf	Briefe pro Kopf
1884	—	—	—
1885	—	—	—
1886	27 854 000	1,26	14,6
1887	27 407 000	1,24	14,9
1888	28 049 000	1,27	14,4
1889	30 518 000	1,38	15,4
1890	—	—	—

Quellen: 1883—85 Statistique générale (Berne); 1886—90 Statistik der Reichspostverwaltung (Übersicht über den Postverkehr der Länder Europas); für Grofsbritannien Reports of the Postmaster General, für Frankreich bis 1887, Noel in Says Dictionnaire des finances.

[1]) Nur 8 Monate.

[2]) Wegen Änderung des Etatsjahres keine vollkommene Angabe.

schlagen oder aber von vornherein durch den Postzwang für Packete ausgeschlossen. [1])

Vergleicht man nunmehr die Packetzahl mit der Briefzahl, so ist es zuerst auffallend, dafs jene rascher als diese zugenommen hat, und zwar auch in den Ländern, wo die Postverwaltung sich seit geraumer Zeit mit der Packetbeförderung beschäftigt. [2]) Diese Zunahme ist auch in den 4 ersten Ländern verhältnismäfsig stärker als in den 3 letzten. Immerhin zeigen die letzteren hinsichtlich des Verhältnisses der Packet- zur Briefzahl eine noch gröfsere Überlegenheit über die ersteren, als hinsichtlich der auf einen Kopf fallenden Packetzahl. Im grofsen und ganzen kann man sagen, dafs die Packete in jenen Ländern etwa einem Zehntel, in diesen dagegen etwa einem Dreifsigstel der Briefe gleichkommen.

So rasch die Zunahme des Postpacketverkehrs auch gewesen sein mag, ist sie doch in der neueren Geschichte des Postwesens keineswegs beispiellos: die Postkarten haben sich einer noch rascheren Aufnahme erfreuen können. [3]) Dieses in Österreich 1869, Deutschland, der Schweiz 1870, den Niederlanden 1871, Frankreich 1873, Italien 1874 eingeführte Kommunikationsmittel trat sofort, wie die neueren Packetposten, in einen gewissen Konkurrenzkampf mit einer bestehenden Anstalt, der postmäfsigen Briefbeförderung, ein und mufste seine Existenzberechtigung gleichfalls erst beweisen. Es kämpfte allerdings hauptsächlich mit der Waffe der Billigkeit, während die Packetpost ihre Konkurrenten nicht nur durch Billigkeit, sondern auch durch bessere Leistungen überbieten will.

Wenn aber die Packetpost, auch bei gehöriger Miterwägung der Vorzüglichkeit ihrer Leistungen, nicht in der Lage gewesen ist, eine um so viel billigere Beförderungsgelegenheit darzubieten und dadurch einen ebenso starken Verkehr von den schon bestehenden Beförderungsanstalten abzulenken bezw. neu ins Leben zu rufen, wie die Postkarten ihrer Zeit es vermochten, so zeigt doch immerhin der Verkehrsgang bei den neuen Packetposten, dafs wir es hier mit einer zweckmäfsigen, man könnte sagen mit einer einem Bedürfnis entsprechenden Anstalt

---

[1]) Über den Umfang des Postregals hinsichtlich des Sachtransportes in den meisten europäischen Ländern vergl. „Promemoria über den Entwurf des neuen Postgesetzes“ u. s. w., S. 10—11, 15, 37—38.

[2]) Dies wird für die Schweiz seit 1887 allerdings dadurch verdunkelt, dafs die Statistik seitdem die für die Schweiz sehr erhebliche Zahl der im Durchgang beförderten Briefe mit einschliefst.

[3]) Geschichte der Postkarten, Statistik d. R. P. 1880, S. 78—86.

zu thun haben. Zwar hat der Packetverkehr in England den vorhergehegten Erwartungen der Postverwaltung anfangs nicht entsprochen. Man erwartete bei den erst eingeführten Portosätzen einen Verkehr von jährlich 27 Millionen Packeten. In den ersten Wochen aber wurden Packete nur im Verhältnis von etwa 15 Millionen jährlich aufgegeben, und die ganze Zahl der Packete von der Einführung des Dienstes 1. August 1883 bis zum Ende des Etatsjahres, 13. März 1884, betrug 13 720 600, was einer jährlichen Aufgabe von höchstens 21 Millionen entspricht. [1]) Erst nach Modifikation des Portos erreichte man im Jahre 1886—87 die ursprünglich erwartete Zahl. In den allerletzten Jahren aber ist der Verkehr beständig gestiegen, so dafs die obige Behauptung auch für Grofsbritannien bestätigt sein dürfte. Der Fehler bestand nicht darin, dafs die Packetpost überflüssig gewesen wäre, sondern vielmehr darin, dafs man bei der Schätzung des gleich zu erwartenden Verkehrs die Zähigkeit des Wirtschaftslebens im Hängen am Hergebrachten nicht genügend würdigte. Denselben Fehler hat die englische Postverwaltung bei der Einführung des Penny-Porto-Systems (1840) und auch neuerdings mit dem Postauftragswesen begangen. Die Postauftragsbriefe („money orders") wurden am 1. Januar 1881 eingeführt, und man erwartete in der Woche 50 000 money orders auszugeben. Diese Schätzung wurde zuerst nicht erreicht, dagegen wurden schon im Jahre 1888—89, trotz des entwickelten Bankwesens Englands, wöchentlich nicht weniger als 774 660 Postauftragsbriefe ausgegeben. [2]) Dafs die Packetpost überall wo sie besteht bei allen Klassen des Volkes beliebt ist, unterliegt keinem Zweifel. Ob sie allen Klassen in nur annähernd gleichem Mafse zu gute kommt, und ob sie sich als Staatsanstalt gerade durch ihre fiskalischen Leistungen besonders auszeichnet, das sind Fragen für sich.

Diese Einleitung sollte dazu dienen, eine Übersicht über die hauptsächlichsten Packetposten zu geben und so einen Hintergrund für eine eingehendere Schilderung der deutschen Reichs-Packetpost darzubieten, sowie damit zugleich die absolute und verhältnismäfsige Wichtigkeit [3])

---

[1]) 30th. Report of the Postmaster General, S. 9.

[2]) 35th. Report, S. 54.

[3]) Im Jahre 1890 betrug die Zahl der durch die Reichs-Post beförderten Packete 4,02 Prozent der gesamten beförderten Postsendungen und 44 Prozent der Gesamtzahl der von europäischen Postverwaltungen beförderten Packete. Die Einnahme an Packetporto allein bezifferte sich auf 40 546 271 Mark, oder 18,0

derselben und die Zweckmäfsigkeit ihrer Untersuchung zu zeigen. Diese Untersuchung hat sich nach zwei Richtungen hin zu erstrecken, nämlich erstens auf die Packetpost als Beförderungs-Anstalt, d. h. hinsichtlich ihres Einflusses auf das Wirtschaftsleben, zweitens auf dieselbe als Staatserwerbsanstalt.

Prozent der Gesamteinnahmen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung und 165,7 Prozent ihres reinen Überschusses.

I.

Die Reichs-Packetpost.

1. Charakter der Packetpost als Warenbeförderungsanstalt.

Die Packetpost als Warenbeförderungsanstalt leistet nach zwei Richtungen mehr als die anderen Verkehrsmittel. Indem sie ihre Wirkung weit mehr zu verallgemeinern, in alle entlegensten Teile des Landes zu bringen vermag, ermöglicht sie den Bezug und den Absatz von Waren u. s. w. in einer Weise, wie ihn Privatunternehmer überhaupt und auch die öffentlichen Wege und die Eisenbahnen im speziellen nicht annähernd zu gewähren im stande sind. Sodann ist es ihre Aufgabe, den Kleinverkehr zu vermitteln, der — wenigstens was den Geschäftsverkehr anlangt — durch die groben Gewichts- und Gebührenbemessungen der übrigen Beförderungs-Anstalten eingeschränkt ist.

Aufserdem ist die Einwirkung der Packetpost auf das Wirtschaftsleben durch einen anderen Umstand bedingt. Innerhalb gewisser teilweise weitgezogener Grenzen sieht der Packetposttarif von der Beförderungsentfernung — wenn nicht für den ganzen Verkehr (Frankreich, Grofsbritannien, die Niederlande), so doch für den gröfsten Teil desselben (Deutschland, Österreich-Ungarn, im gewissen Sinne Italien) — gänzlich ab.

Hierdurch erzielt die Packetpost eine sehr intensive Einwirkung auf das Wirtschaftsleben. Die Unterschiede der geographischen Lage kommen weniger in Betracht. In dieser Beziehung werden auch für ein gröfseres Gebiet [1]) Produzenten ebenso wie Konsumenten aller

[1]) Vor der Einführung der italienischen Packetpost waren 1251 Orte für

zum Packetpostversand geeigneten Waren im wesentlichen gleichgestellt. Eine solche mehr intensiv als extensiv wirkende Beförderungs-Anstalt kann auf das Wirtschaftsleben einen zweifachen Einflufs ausüben, einmal zentralisierend, zweitens dezentralisierend. Indem sie jeden einzelnen in den Stand setzt, seinen Bedarf in sicherer und billiger Weise aus beliebig weit entfernten Hauptsitzen der zentralisierten bezw. der spezialisierten Industrie und namentlich aus den grofsstädtischen Bazaren zu decken, kann sie zur wirtschaftlichen Zentralisation wesentlich beitragen. Auf der anderen Seite kann sie die Verlegung gewisser Industriezweige nach Orten mit billigeren Arbeitskräften und niedrigeren Steuern ermöglichen, von denen aus Absatz sonst schwer zu bewirken wäre, oder sie kann durch verbesserte Absatzgelegenheiten neue Industriezweige an natürlich geeigneten Stellen ins Leben rufen. In diesen beiden Fällen ist die Einwirkung der Packetpost eine dezentralisierende. Da jedoch sowohl die zentralisierende als die dezentralisierende Einwirkung allen Verkehrsmitteln gemein und keineswegs besondere Eigenschaften der Packetpost sind, so handelt es sich hier allein darum, auf welche Erwerbs- und Geschäftszweige diese bestimmte Beförderungsanstalt, die Packetpost, vermöge der Beschaffenheit der durch sie beförderten Gegenstände in diesen zwei Beziehungen thatsächlich einwirkt.

Zur Beantwortung dieser Frage ist es offenbar nötig, den Packetverkehr einer näheren Betrachtung zu unterziehen.

2. Der Portotarif.

Zu den Faktoren, welche auf den Postverkehr eines Landes von Einflufs sind, gehört neben der Dichtigkeit und dem Wohlstande der Bevölkerung, den vorherrschenden Berufszweigen, der Ausdehnung des Verkehrsnetzes u. s. w. auch die Normierung des Portos. Gerade hinsichtlich der Packetbeförderung, welche wenigstens in den meisten Ländern heutzutage ein freies Gewerbe darstellt, ist die Einfachheit und besonders die Höhe der Portosätze für den Umfang und namentlich für die Gestaltung des Postverkehrs in der Hauptsache aus-

Packete auf gewöhnlichem Wege und ohne aufserordentliche Kosten zugänglich, nach der Einführung derselben 3551 Orte — Delmati, S. 217. Allerdings hat Italien einerseits ein unvollkommenes Eisenbahnnetz, anderseits beläuft sich aber die Zahl seiner Postämter gegenwärtig auf etwa 5600 oder eins auf 53 qkm, wogegen im Reichs-Postgebiet auf etwa je 21 qkm eine Postanstalt fällt.

schlaggebend. Es dürfte daher angemessen erscheinen, einer Untersuchung des heutigen Postpacketverkehrs im Deutschen Reichs-Postgebiet eine Betrachtung über das Packetporto vorangehen zu lassen.

Das heute geltende deutsche Packetporto, welches durch Posttax-Novelle vom 17. Mai 1873 [1]) festgestellt wurde, und mit dem 1. Januar 1874 in Kraft trat, hat eine lange Entwickelungsgeschichte hinter sich. [2]) Schon nach dem Regulativ über die preufsische Portotaxe vom 18. Dezember 1824 wurde der Abstand zwischen Aufgabe- und Eingangsort nach der Luftlinie zwischen denselben anstatt wie vorher nach der von der Post thatsächlich zurückgelegten Strecke bemessen. Hiermit war der erste Schritt zu der heute geltenden Normierung des Portos gethan. Es wurden erhoben für je 5 Meilen und für jedes Pfund 3 Pfennig. Dieser Portosatz wurde für alle ausschliefslich auf der Eisenbahn beförderten Packete durch Kabinetsordre vom 5. Mai 1847 auf die Hälfte, für andere Packete durch Kabinetsordre vom 8. April 1848 in kleinerem Mafse herabgesetzt. Das Gesetz vom 2. April 1852 stellte das Porto für alle Packete ohne Rücksicht auf die Beförderungsmittel wieder gleich. Von dieser Zeit ab fällt die Tarifgeschichte mit derjenigen des deutsch-österreichischen Postvereins zusammen. Der am 6. April 1850 zwischen Preufsen und Österreich abgeschlossene Postvertrag, welchem nach und nach sämtliche deutschen Staaten sich anschlossen, bestimmte, dafs während hinsichtlich der Briefpost die zum Vereine gehörigen Staaten als ein einheitliches Postgebiet angesehen werden sollten, für Fahrpostsendungen ein Portobetrag für jedes durchlaufene Staatsgebiet erhoben werden sollte. [3])

Dieser Tarif hatte zwei Mängel aufzuweisen, erstens die Ab-

---

[1]) Reichsgesetzblatt, S. 107—108.

[2]) „Die Entwickelung des Einheitstarifs für Packete und Wertsendungen", Postarchiv 1885, S. 705—716, und „Kurzer Abrifs einer Geschichte der deutschen Fahrpost- bezw. Packetposttaxen", Haafs, S. 91—100.

[3]) Die erwähnten Tarife waren namentlich: 1) Preufsisches Porto von 1824: 3 Pfennig pro Pfund und 5 Meilen, Minimalsatz für Packete bis 4 Pfund das zweifache Briefporto, für Packete über 4 Pfund das dreifache Briefporto; 2) Preufsisches Porto von 1847: für die ausschliefslich auf der Eisenbahn beförderten Packete $1^1/_2$ statt 3 Pfennig pro Pfund; 3) Preufsisches Porto von 1848: für alle sonstigen Packete 2 statt 3 Pfennig pro Pfund; 4) Preufsisches Porto von 1852: für alle Packete $1^1/_2$ Pfennig pro Pfund und 5 Meilen, mindestens aber das doppelte Briefporto; 5) Vereinsporto von 1850 (für jedes berührte Staatsgebiet besonders erhoben): 2 Pfennig pro Pfund und 5 Meilen, Minimalsatz auf Entfernungen bis 10 Meilen 1 Silbergroschen, 10 bis 20 Meilen 2 Silbergroschen, über 20 Meilen hinaus 3 Silbergroschen.

hängigkeit der Taxe von der veränderlichen Leitung, welche eine Vorausberechnung des Portos sehr erschwerte, und zweitens die unverhältnismäfsige Höhe des Porto für kleinere Sendungen und auf kürzere Entfernungen, sobald mehrere Staatsgebiete durchkreuzt werden mufsten.

Im Jahre 1857 that man den zweiten Schritt, indem man von den Gebietsgrenzen auch für die Packetbeförderung absah. Das Porto wurde nach der direkten Entfernung nach dem Satz von 2 Pfennig für jedes Pfund und für je 4 (statt 5) Meilen berechnet. Im grofsen und ganzen hatte bei Bemessung der direkten Entfernung statt der durchlaufenen Strecke die Änderung von 5 zu 4 Meilen keine wesentliche Portoerhöhung zu bedeuten; wohl aber die folgenden Minimalsätze, welche für kleinere Sendungen innerhalb eines und desselben Staatsgebietes gestiegen waren:

Auf Entfernungen bis 8 Meilen 2 Silbergroschen
über 8 bis 16 „ 3 „
„ 16 bis 24 „ 4 „
„ 24 bis 32 „ 5 „
„ 32 bis 40 „ 6 „
und „ 40 Meilen hinaus 7 „

Die bei der Herstellung eines einheitlichen Postwesens für den Norddeutschen Bund zum ersten Mal [1]) eingetretene Abweichung von dem Grundsatz, dafs das Porto mit der Entfernung in einem stets gleich bleibenden Verhältnis steigen müsse, ist der dritte Schritt in der Entwickelungsgeschichte des heutigen Packetportos. Das Porto wurde nunmehr nicht nach Meilen, sondern nach Entfernungsstrecken

bis 30 Meilen für je 5 Meilen,
über 30 bis 100 Meilen für je 10 Meilen,
über 100 Meilen hinaus für je 20 Meilen mit 2 Pfennigen

für jedes Pfund der Sendung berechnet, wobei die Sätze von 2, 3, 4, 5 und 6 Silbergroschen als Minimalporto auf Entfernungen bis 5, resp. 15, 25, 50 und mehr Meilen zur Erhebung kamen. Zur Ermittelung der Zahl der Entfernungsstrecken wurde das Bundesgebiet in Quadrat-Taxfelder von je 2 Meilen Seitenlänge eingeteilt und der Abstand ihrer Diagonal-Kreuzungspunkte bemessen. Vom 1. Januar 1868 ab wurde dieses Porto durch Vertrag vom 23. November 1867 zwischen

[1]) Gesetz über das Posttaxwesen vom 4. November 1867 (Bundes-Gesetz-Blatt, S. 75).

dem Norddeutschen Bunde, Bayern, Württemberg und Österreich-Ungarn, nachdem vorher die Auflösung des bestehenden Postvereins stattgefunden hatte, auf das ganze Gebiet des ehemaligen deutsch-österreichischen Postvereins ausgedehnt.

Der vierte und bis jetzt letzte Schritt besteht in einer zwiefachen Behandlung des Portos, einer Zweiteilung in Einheitsporto für kleinere Packete und Zonentarif für schwerere Packete.[1]) Hierdurch glaubte man dem Übelstand abzuhelfen, dafs durch das Gesetz von 1867 „dem Faktor der Entfernung entschieden zu viel Rechnung getragen“ wurde, und gleichzeitig die Packete von geringerem Gewichte, „die eigentlichen postmäfsigen Sendungen, auf welche die Betriebseinrichtungen vorzugsweise berechnet sein müssen“, besonders zu begünstigen.[2]) Der Wortlaut des § 1 des Gesetzes vom 17. Mai 1873 ist:

Das Porto für Packete beträgt

I. bis zum Gewichte von 5 Kilogrammen

a) auf Entfernungen bis 10 Meilen einschliefslich 25 Pfg.

b) auf alle weiteren Entfernungen 50 Pfg.

Für unfrankierte Packete wird ein Portozuschlag von 10 Pfg. erhoben.

II. beim Gewichte über 5 Kilogramme

a) für die ersten 5 Kilogramme die Sätze wie vorstehend unter I,

b) für jedes weitere Kilogramm oder den überschiefsenden Teil eines Kilogramms

	bis 10	Meilen . . .	5 Pfg.
über 10	„ 20	„ . . .	10 „
„ 20	„ 50	„ . . .	20 „
„ 50	„ 100	„ . . .	30 „
„ 100	„ 150	„ . . .	40 „
„ 150	Meilen		50 „

Der Postverwaltung bleibt überlassen, für sperriges Gut einen Zuschlag zu erheben,[3]) derselbe darf jedoch 50 Prozent der obigen Taxen nicht übersteigen.

Dieser Tarif kam im Jahre 1878 auch für den Verkehr mit

---

[1]) Gesetz vom 17. Mai 1873 („Posttax-Novelle“, Reichsgesetzblatt, S. 107 bis 108).

[2]) Motive des Gesetzes.

[3]) Vergl. Amtsblatt der Reichs-Postverwaltung, Berlin 1873, S. 455 ff.

Osterreich-Ungarn in Anwendung. Im Vergleich mit dem Packetporto in anderen Ländern ist dieses deutsche Packetporto, wie oben S. 8 ausgeführt, besonders für Sendungen auf weite Entfernungen billiger. Württemberg hat für den Verkehr innerhalb eines und desselben Ober-Postamtsbezirks und für Packete bis $1^1/_2$ Kg. auf Entfernungen von weniger als 10 Kilometer, sowie für Packete bis 5 Kg. zwischen 10 und 50 Meilen, niedrigere Sätze,[1]) welche etwa 15 bis 18 Prozent des gesamten württembergischen inneren Verkehrs treffen.[2])

Die oben erwähnten ausländischen Packetporti sind alle, mit alleiniger Ausnahme des englischen, nach dem Vorbilde des Einheitssatzes, nicht dem der Zonensätze des gespaltenen deutschen Packettarifs gebildet. Wenn man von dem deutschen 25 Pfennig Porto für Packete auf Entfernungen innerhalb 10 geographischer Meilen absieht, so darf man sagen, dafs bis zu einem bestimmten Meistgewicht jede der genannten Postverwaltungen alle Packete ohne weitere Rücksicht auf Gewicht oder Beförderungsentfernung zu einem einzigen Portosatz befördert. Welche Folgen für den Verkehr diese Beförderungsweise haben kann, läfst sich an dem Beispiele der deutschen Packetpost erkennen.

---

[1]) Württembergischer Packettarif vom 1. April 1881:

Packete bis kg	Zone				
	$^1/_2$	1a	1	2	3
$1^1/_2$	15 (25)	15 (25)	25 (25)	40 (50)	40 (50)
5	15 (25)	25 (25)	25 (25)	40 (50)	40 (50)
6	15 (30)	30 (30)	30 (30)	60 (60)	70 (70)
7	20 (35)	35 (35)	35 (35)	70 (70)	90 (90)
8	20 (40)	40 (40)	40 (40)	80 (80)	110 (110)
9	25 (45)	45 (45)	45 (45)	90 (90)	130 (150)
10	25 (50)	50 (50)	50 (50)	100 (100)	150 (150)
für jedes weitere kg	$2^1/_2$ (5)	5 (5)	5 (5)	10 (10)	20 (20)

(Die eingeklammerten Ziffern geben die Reichs-Portosätze an).

Zone $^1/_2$: Ortsverkehr und Verkehr zwischen Orten desselben Ober-Postamtsbezirks.

Zone 1a alle innerhalb 10 Kilometer gelegenen Orte.

Zonen 1, 2, 3 wie im Reichs-Postgebiet. Vergl. Hetter, Posthandbuch (Umschlag) und Postarchiv 1882, S. 271.

[2]) Im Jahre 1889—90 wurden 10,64 Prozent des gesamten inneren Packetverkehrs in Zone $^1/_2$ befördert. — Verwaltungsbericht der k. württ. Verkehrsanstalten, 1889—90.

3. Einwirkung des Portotarifs auf den Umfang und die Gestaltung des Verkehrs.

Die Einwirkung des neuen Tarifs auf den Umfang des Päckerei- und Barsendungsverkehrs innerhalb des Reichspostgebiets war in den ersten Jahren scheinbar keine fördernde.[1]) Dieses rührt aber lediglich von den Geldbriefen und den Packeten mit Wertangabe her, deren Zahl teilweise infolge des neuen Tarifs, teilweise aber auch aus anderen Gründen in den Jahren 1874—1878 rasch abnahm. Dagegen stieg die Zahl der Packete mit Wertangabe, welche den eigentlichen Warenverkehr darstellen und vorzugsweise den Gegenstand unserer Untersuchung bilden, beständig[2]) und verhältnismäfsig rasch.[3])

---

[1]) Prozentualische Steigerung des Päckerei- und Barsendungsverkehrs über den Verkehr des Vorjahrs:

1871	10,3	1874	9,3	1877	3,1	1880	4,0
1872	9,0	1875	0,0	1878	2,0	1881	3,9
1873	8,8	1876	0,5	1879	1,9	1882	6,3

[2]) Steigerung des gewöhnlichen inneren Packetverkehrs gegen den Verkehr des Vorjahrs:

Jahr	Stückzahl	% Steigerung	Verhältniszahl	Jahr	Stückzahl	% Steigerung	Verhältniszahl
1874	38 862 654	—	100	1883	63 560 100	6,1	163
1875	41 797 728	7,0	107	1884	66 638 500	4,6	171
1876	44 737 900	6,6	113	1885	69 966 700	4,6	180
1877	47 257 400	5,3	122	1886	71 933 900	2,7	185
1878	48 897 000	3,3	126	1887	75 849 299	5,1	195
1879	50 542 000	3,3	130	1888	79 917 445	5,1	205
1880	53 310 700	5,2	138	1889	85 071 773	6,1	219
1881	55 835 200	4,5	144	1890	88 819 727	4,2	228
1882	59 711 500	6,5	154				

[3]) Vom Jahre 1874 zum Jahre 1885 ist die Zahl der

Beamten	um	30,32
Briefe	„	52,38
Unterbeamten	„	58,49
Briefkasten	„	77,86

Auch in denjenigen Teilen des Auslandes, wo sie neu ist, hat sich die Packetpost eines starken Wachstums zu erfreuen gehabt, welches wohl aber nicht in demselben Verhältnis fortdauern wird. Ähnlich verhält es sich im Reichspostgebiet mit den Postkarten, deren Zahl sich in den Jahren 1880—1890 nur um 134 Prozent (gegen 402 Prozent in den Jahren 1874—85) vermehrt hat, während die Packetzahl um 63 Prozent gegen 96 Prozent in denselben Zeiträumen gestiegen ist.

Es ist also zu erwarten, daſs die Packetpost, welche schon zweimal so rasch als die immerhin wichtigere Briefpost an Ausdehnung gewinnt, noch lange Zeit eine bedeutende Stellung unter den Verkehrsmitteln einnehmen wird.

Schon in der Debatte über den Entwurf der späteren Posttax-Novelle vom 17. Mai 1873 wurde auf den Miſsstand aufmerksam gemacht,[1] daſs bei gröſseren Warenmengen die Versendung in einer Anzahl kleinerer Packete erheblich billiger als die Versendung in einem Packete bezw. Kollo sei. Diese Verschiedenheit der Gebühren, je nachdem eine schwerere Sendung geteilt oder ungeteilt zur Beförderung auf gröſsere Entfernungen gelangt, rührt von der Spaltung des Portos in Einheits- und Zonentarif (oben S. 8) her, und ist unter Umständen eine sehr groſse. Nehme man z. B. ein Packet von 20 Kilogramm an. Das Porto beträgt in Pfennig:

Zone	für das eine Packet	für 4 Packete von je 5 kg	d. h. weniger	oder in Prozenten
I (bis 10 Meilen) . . .	100	100	—	—
II (10—20 „) . . .	200	200	—	—
III (21—50 „) . . .	350	200	150	43
IV (51—100 „) . . .	500	200	300	60
V (101—150 „) . . .	650	200	450	69
VI (151 + „) . . .	800	200	600	75

Es wäre demgemäſs zu erwarten, daſs jeder Packetaufgeber seine schwerere Sendung womöglich in kleinere Packete einteilte. Gerade

Packete ohne Wertangabe um 96,39
Postanstalten „ 138,08
Warenproben „ 140,14
Drucksachen „ 193,48
Postkarten „ 401,94
Prozent gestiegen. — Statistik d. R. P. 1885, S. 91 ff.

[1]) Abgeordn. Wilmanns im Reichstage, 3. April 1873.

Tabel

Tabelle des Verkehrs innerhalb des Reichs-Postgebietes

(Portopflichtige Packete

Jahr	Ortssendungen			Bis 10 geogr. Meilen			Von mehr als 10 bis 20 geogr. Meilen			Von mehr als 20 bis 50 geogr. Meilen		
	Stück	oder %	Portobetrag Mark	Stück	oder %	Portobetrag Mark	Stück	oder %	Portobetrag Mark	Stück	oder %	Portobetrag Mark
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.
1869	Ortssendungen inkl.			12 691 314	51,402	—	5 496 804	22,262	—	4 956 087	20,143	—
1870	Ortssendungen inkl.			13 125 600	52,722	—	5 689 825	22,421	—	4 980 180	19,668	—
1871	23 680	0,083	4 845	13 822 349	48,450	4 760 199	6 849 837	24,010	3 776 184	6 972 281	20,934	6 258 867
1872	88 902	0,281	18 774	17 884 280	56,442	5 550 727	6 628 126	20,918	3 449 028	5 338 324	16,947	4 559 838
1873	89 694	0,255	18 603	18 024 865	51,147	5 669 475	7 848 926	22,272	4 020 326	6 929 370	19,665	5 883 420
1874	124 432	0,312	34 071	19 531 323	48,970	6 130 314	8 408 055	21,082	5 095 089	8 101 108	20,311	5 376 270
1875	97 038	0,227	25 487	22 362 202	52,421	7 234 137	7 925 515	18,579	4 926 905	8 149 818	19,104	5 413 731
1876	90 846	0,200	23 805	22 885 250	50,453	7 408 523	8 499 692	18,738	5 277 638	9 149 754	20,172	6 011 629
1877	100 170	0,210	26 331	23 477 983	49,259	7 465 832	8 680 990	18,214	5 303 606	10 119 746	21,232	6 469 779
1878	99 828	0,204	26 200	23 467 677	47,913	7 432 371	8 514 371	17,384	5 199 166	10 697 831	21,841	6 710 283
1879	93 900	0,186	24 773	23 759 691	47,149	7 506 197	8 690 644	17,246	5 236 185	11 454 066	22,729	7 024 397
1880	97 700	0,184	25 364	24 421 340	45,991	7 643 740	8 893 256	16,748	5 335 038	12 523 913	25,585	7 620 956
1881	111 600	0,200	29 116	25 486 908	45,742	7 978 526	9 327 355	16,740	5 572 546	13 175 989	23,647	7 943 159
1882	117 800	0,198	30 545	26 299 536	44,207	8 159 735	10 066 794	16,921	5 978 182	14 413 535	24,228	8 728 509
1883	129 600	0,205	33 783	27 730 904	43,801	8 611 952	10 583 500	16,717	6 264 822	15 335 997	24,223	9 069 533
1884	121 700	0,183	32 115	28 943 653	43,442	8 939 056	10 967 092	16,461	6 469 089	16 412 399	24,634	9 690 758
1885	113 400	0,163	29 696	29 455 819	42,320	9 063 692	11 565 799	16,617	6 821 108	17 511 999	25,160	10 311 928
1886	140 900	0,197	37 234	30 571 494	42,797	9 354 479	12 147 751	17,005	7 113 538	17 846 264	24,988	10 610 738
1887	163 050	0,216	42 826	31 308 613	42,535	9 639 750	11 677 473	15,865	6 849 005	18 591 853	25,258	10 906 357
1888	172 495	0,223	46 675	32 579 355	42,196	9 997 811	12 398 197	16,058	7 229 630	19 383 067	25,105	11 341 388
1889	179 762	0,218	47 050	34 341 251	41,801	10 552 203	12 938 122	15,708	7 562 347	20 929 315	25,409	12 194 897
1890	261 861	0,303	70 165	34 920 199	40,465	10 395 525	13 443 950	15,579	7 720 819	22 672 145	26,272	13 017 974

Bis 1887 sind die Soldatenpackete bis 3 kg zu 20 Pfg. ohne Unterschied der Entfernung in den und deren Portobetrag 412 060 M.

derjenige, welcher die Packetpost am häufigsten benutzt, hätte die gröfste Veranlassung eine solche Sendungseinteilung planmäfsig durchzuführen. Einem Berliner allerdings, der eine vereinzelte Sendung von 10 Kilogramm Gewicht gelegentlich nach Posen abschickt, bequeme Emballage u. s. w. nicht zur Hand hat, und lieber vielleicht etwas mehr bezahlt, statt sich herumzuquälen, dürfte es gleichgültig sein, ob er das Ganze in einem Packet für 1,50 M. oder in zwei Packeten von je 5 Kilogramm für eine Mark schickt. Der die Packetpost wiederholt benutzende Geschäftsmann aber erwägt die für ihn vorteilhafteste Art des Versandes ganz genau. Kosten zwei Emballagen

l e 3.

nach den Beförderungs-Entfernungen.

ohne Wertangabe.)

Von mehr als 50 bis 100 Meilen			Von mehr als 100 bis 150 Meilen			Von mehr als 150 Meilen			Durchschnittsbetrag: Tausendste einer Mark						
Stück	oder %	Portobetrag Mark	Stück	oder %	Portobetrag Mark	Stück	oder %	Portobetrag Mark	Ortssendungen	I. bis 10	II. 10–20	III. 20–50	IV. 50–100	V. 100–150	VI. 151 +
14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.
1 451 012	5,889	—	[1]) 91 354	0,370	—	[2]) 741	0,003	—	—	—	—	—	—	—	—
1 489 895	5,881	—	[1]) 79 938	0,215	—	[2]) 762	0,003	—	—	—	—	—	—	—	—
1 771 083	6,211	2 624 499	[1]) 87 299	0,306	149 838	[2]) 571	0,002	2 631	204	345	549	897	1 482	1 716	4 605
1 648 105	5,202	2 038 143	[1]) 96 687	0,305	172 567	[2]) 1 580	0,005	2 574	210	312	519	852	1 236	1 785	1 629
2 196 954	6,234	2 674 290	[1]) 146 228	0,415	223 974	[2]) 4 920	0,014	7 371	207	426	513	849	1 218	1 530	1 497
3 285 372	8,237	2 378 250	352 672	0,884	305 151	81 508	0,204	69 678	274	314	606	663	724	865	855
3 764 205	8,824	2 607 470	337 093	0,790	250 617	23 409	0,055	21 639	262	323	621	665	693	743	866
4 233 097	9,332	2 917 124	478 040	1,054	344 893	23 087	0,051	20 267	262	324	623	657	691	722	878
4 759 995	9,987	3 083 661	504 632	1,059	317 442	18 549	0,039	11 274	263	314	601	639	712	629	603
5 538 569	11,308	3 540 054	637 393	1,301	411 976	23 951	0,049	16 531	262	312	611	629	639	646	690
5 755 703	11,422	3 532 865	623 203	1,237	371 381	15 593	0,031	10 382	264	316	602	613	614	597	666
6 513 983	12,268	3 953 240	627 017	1,181	371 407	22 791	0,043	13 894	259	313	599	608	607	592	609
6 809 337	12,221	4 170 538	778 629	1,398	455 291	28 982	0,052	17 659	261	313	597	603	609	584	609
7 713 818	12,967	4 663 630	852 605	1,433	501 466	27 312	0,046	16 551	259	310	594	605	605	588	606
8 634 356	13,638	5 105 640	871 902	1,377	501 406	24 641	0,039	16 013	261	310	592	591	591	576	649
9 239 331	13,868	5 398 903	910 433	1,366	522 689	30 592	0,046	18 023	284	309	589	590	573	574	589
9 900 141	14,224	5 785 153	1 016 628	1,460	607 819	38 914	0,056	24 605	262	304	588	605	584	598	606
9 643 199	13,499	5 691 965	1 040 890	1,457	632 127	44 202	0,062	34 964	264	306	585	595	601	607	791
10 754 234	14,610	6 321 769	1 068 666	1,452	604 909	47 007	0,064	29 200	264	308	586	531	587	565	621
11 494 563	14,888	6 725 100	1 131 661	1,466	644 815	49 303	0,064	32 564	271	307	587	581	584	569	660
12 570 740	15,262	7 251 193	1 247 622	1,515	710 018	71 504	0,087	42 319	262	307	584	583	577	569	592
13 482 666	15,623	7 724 710	1 467 770	1,701	858 338	49 040	0,057	36 227	268	297	574	574	574	585	738

obenstehenden Portobetragsangaben miteingerechnet. Jene betrugen i. J. 1890 2 060 300 Stück

nicht einmal 50 Pfennig mehr als eine, so teilt er jede überhaupt teilbare Sendung grundsätzlich in 5 Kg.-Packete ein.

Dies wird durch die Poststatistik bestätigt. Tabelle 3 enthält: 1) die Stückzahl der Packetsendungen in einer jeden. Zone in den Jahren 1869—90; 2) die Prozentzahl derselben von der Gesamtstückzahl; 3) den Gesamtportobetrag der Packete in jeder Zone und in jedem Jahre; 4) den Durchschnitts-Portobetrag eines Packets in jeder Zone und jedem Jahre. Daraus geht hervor:

[1]) Von mehr als 100 bis 160 Meilen.

[2]) Von mehr als 160 Meilen.

1) daſs die Prozentsätze der Ortssendungen und der Sendungen in Zone VI (mehr als 150 Meilen) seit dem Jahre 1874 ziemlich gleich geblieben sind, daſs die Prozentsätze der Sendungen in Zonen I und II (bis 20 Meilen) abgenommen, die Prozentsätze der Sendungen in Zonen III, IV und V (21—150 Meilen) dagegen zugenommen haben. Dies wird durch folgende Auszugstabelle aus der gröſseren Tabelle 3 veranschaulicht:

Tabelle 3 a.

Zone	Prozentsätze			
	1875	1880	1885	1890
Ortssendungen	0,227	0,184	0,163	0,303
I (bis 10)	52,421	45,991	42,320	40,465
II (10—20)	18,579	16,748	16,617	15,579
III (20—50)	19,104	25,585	25,160	26,272
IV (50—100)	8,824	12,268	14,224	15,628
V (100—150)	0,790	1,181	1,460	1,701
VI (150 +)	0,055	0,043	0,056	0,057
Sa.	100	100	100	100

2) daſs das Durchschnittsporto für die Ortssendungen ziemlich gleich geblieben ist, das Durchschnittsporto in den Zonen I—VI dagegen erheblich abgenommen hat, und zwar mehr in Zone II als in Zone I, mehr in Zone III als in Zone II, u. s. w. Dies wird durch folgende Auszugstabelle[1]) aus der gröſseren Tabelle 3 veranschaulicht:

Tabelle 3 b.

Zone	Durchschnittsporto (Pfennig)			
	1875	1880	1885	1890
Ortssendungen	26,2	25,9	26,2	26,8
I	32,3	31,3	30,4	29,7
II	62,1	59,9	58,8	57,4
III	66,5	60,8	60,5	57,4
IV	69,3	60,7	58,4	57,4
V	74,3	59,2	59,8	58,5
VI	86,6	60,9	60,6	73,8

[1]) Aus den Angaben für Zone VI in der Übersichtstabelle scheint dieses

3) dafs trotz der höheren Portosätze für schwerere Packete in den Zonen III, IV, V, VI das Durchschnittsporto für die in diesen Zonen thatsächlich beförderten Packete, namentlich seit dem Jahre 1879, sich stets in der Nähe von 50 Pfennig bewegt hat, und in allen den erwähnten Zonen fast genau dasselbe geblieben ist, d. h. mit andern Worten, dafs schwerere Packete, wenigstens in den Zonen IV bis VI, so gut wie gar nicht zur Beförderung gelangen. Angenommen es hätte im Jahre 1890 unter 10 Packeten das Gewicht eines in Zone III 12,4 Kg., eines in Zone IV 8,7 Kg., eines in Zone V 7,5 Kg., oder eines in Zone VI 6,9 Kg., das der anderen neun je 5 Kg. betragen, so stände der Durschschnittsportobetrag schon auf seiner thatsächlichen Höhe.

Ferner macht der Portobetrag der zu höheren als Einheitssätzen beförderten Packete fortschreitend einen kleineren Teil des gesamten Packetportobetrages aus. Dies wird durch folgende nach den Angaben der gröfseren Tabelle 3 berechnete Tabelle veranschaulicht:

Tabelle 3 c.

Zone		Gesamt-Portobetrag	Portobetrag (M.) zu 50 Pfg. (Stückz. ÷ 2)	Portobetrag (M.) zu höheren Portosätzen (Spalten 2–3)	Prozent des gesamten Portobetrages 4 × 100 ÷ 2
1		2	3	4	5
1875	III	5 413 731	4 074 909	1 338 822	24,73
	IV	2 607 470	1 882 102	725 368	27,73
	V	250 617	168 546	82 071	32,74
	VI	21 639	11 704	9 935	45,90
	Sa.	8 293 457	6 137 261	2 156 196	25,99
1880	III	7 620 956	6 261 956	1 359 000	17,83
	IV	3 953 240	3 256 991	696 249	17,61
	V	371 407	313 508	57 899	15,59
	VI	13 894	11 395	2 499	17,26
	Sa.	11 959 497	9 843 850	2 115 647	17,98

nicht hervorzugehen; es erweist sich jedoch in der gröfseren Tabelle als richtig. Immerhin kommt eine so kleine Zahl von Packeten in Zone VI zur Beförderung (nur rund $^1/_2$ Prozent der Gesamtzahl), dafs die Schwankungen dieser Spalte verhältnismäfsig grofs sind; z. B. im Jahre 1889 betrug das Durchschnittsporto in Zone VI 59,2 Pfennig, im Jahre 1890 wie oben 73,8 Pfennig.

Zone		Gesamt-Portobetrag	Portobetrag (M.) zu 50 Pfg. (Stückz. ÷2)	Portobetrag (M.) zu höheren Portosätzen (Spalten 2–3)	Prozent des gesamten Portobetrages 4×100÷2
1		2	3	4	5
1885	III	10 311 928	8 755 999	1 555 829	15,09
	IV	5 785 153	4 950 070	835 083	14,43
	V	607 819	508 314	99 515	16,37
	VI	24 605	19 457	5 148	20,92
	Sa.	16 729 505	14 233 840	2 495 575	14,92
1890	III	13 017 974	11 336 072	1 681 902	12,99
	IV	7 724 710	6 741 333	983 377	12,73
	V	858 338	733 885	124 453	14,49
	VI	36 227	24 520	11 707	32,31
	Sa.	21 637 249	18 835 810	2 801 439	12,95

Derselbe Vorgang zeigt sich auch in der Gewichtsstatistik der Packete (Tabelle 4). Das Durchschnittsgewicht sämtlicher portopflichtiger Packete ohne Wertangabe ist herabgegangen. Dafs diese Gewichtsverminderung durch die Teilung der schwereren Packete verursacht wird, geht daraus hervor, dafs das Durchschnittsgewicht der kleineren Packete zugenommen, das Durchschnittsgewicht der schwereren Packete dagegen viel rascher abgenommen hat. Dies wird durch folgende Auszugstabelle aus der gröfseren Tabelle 4 (S. 27) veranschaulicht:

Tabelle 4a.

Durchschnittsgewicht der portopflichtigen Packete ohne Wertangabe im inneren Verkehr des Reichspostgebietes:

Jahr	sämtlicher Packete	der Packete bis 10 Kilo	der Packete von mehr als 10 Kilo
1875	4,3	3,6	16,2
1880	4,2	3,8	15,4
1885	4,1	3,8	15,0
1890	4,0	3,9	14,5

Auch in den Verhältnisstückzahlen der Packete von verschiedenem Gewicht macht sich die fortschreitende Teilung der Sendungen be-

Tabelle 4.

Gewichtsstatistik der innerhalb des Reichs-Postgebiets beförderten Packete.

Jahr	Gesamtgewicht (Kilogramm)			Portopflichtige Packete ohne Wertangabe		Durchschnittsgewicht sämtlicher Packete im Gewichte		Von je 100 der Gesamtzahl der portopflichtigen Packete waren im Gewichte			
	aller Packete	der portopflichtigen Packete	der portofreien Packete	Gesamtgewicht	Durchschnittsgewicht	bis 10 Kilo	von mehr als 10 Kilo	bis 1 Kilo	mehr als 1 bis 5	5 bis 10	mehr als 10 Kilo
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1869	99 005 625	90 111 591	8 894 034	87 743 736	3,7	—	—	30,3	47,8	15,7	6,2
1870	94 727 267	91 992 587	2 734 830	88 321 851	3,5	—	—	30,2	48,2	15,4	6,2
1871	114 718 671	110 477 466	4 241 205	105 762 069	3,9	—	—	27,6	47,2	16,8	8,3
1872	126 509 548	122 383 737	4 175 811	117 623 322	4,0	—	—	30,8	45,9	15,8	7,5
1873	144 978 570	139 576 050	5 402 520	132 382 620	4,0	—	—	29,4	47,7	15,9	7,0
1874	167 013 758	160 444 509	6 569 249	155 035 343	4,1	—	—	26,662	50,358	16,914	6,066
1875	194 860 318	184 443 804	10 416 534	177 571 512	4,3	3,6	16,2	25,090	49,654	18,441	6,815
1876	202 391 100	192 412 200	9 978 900	187 056 200	4,3	3,5	16,1	23,419	51,930	17,921	6,730
1877	213 913 600	204 198 700	9 714 900	199 864 000	4,3	3,6	15,8	22,858	53,266	17,930	5,946
1878	215 836 400	206 948 700	8 887 700	203 367 700	4,3	3,6	15,5	21,825	54,354	18,150	5,671
1879	219 595 300	210 582 600	9 012 700	207 199 100	4,2	3,7	15,5	20,787	56,596	17,278	5,339
1880	229 525 100	220 099 300	9 425 800	216 594 500	4,2	3,8	15,4	20,125	57,493	17,461	4,941
1881	243 145 500	234 264 800	8 880 900	230 260 000	4,2	3,8	15,3	19,537	57,929	17,716	4,818
1882	258 075 100	248 309 900	9 765 200	244 256 300	4,2	3,8	15,2	18,738	59,221	17,467	4,574
1883	272 052 100	261 353 300	10 698 800	256 471 400	4,1	3,8	15,2	18,856	59,686	17,054	4,404
1884	282 475 700	272 491 300	9 534 400	268 487 600	4,1	3,8	15,1	18,118	60,488	17,208	4,186
1885	297 530 600	286 001 100	11 529 500	281 763 700	4,1	3,8	15,0	17,772	61,101	17,069	4,058
1886	302 913 700	290 405 000	12 508 700	286 120 600	4,1	3,9	15,0	17,264	61 283	17,468	3,985
1887	312 443 800	300 761 400	11 682 400	296 118 200	4,0	3,9	15,1	17,158	62,086	16,870	3,886
1888	328 539 100	316 814 900	11 724 200	312 344 700	4,0	3,9	14,9	16,870	62,483	16,962	3,705
1889	350 500 600	335 881 000	14 619 600	331 013 600	4,0	3,9	15,1	16,369	62,539	17,384	3,708
1890	372 975 700	349 173 700	13 802 000	344 408 500	4,0	3,9	14,5	15,085	64,833	18,125	2,957

Die Angaben für 1869—73 sind umgerechnet worden: 2 Pfund = 1 Kilo.

merkbar. Es hat nämlich der Prozentsatz der zwischen 1 und 5 Kilogramm fallenden Packete zugenommen, während der Prozentsatz der anderen Gewichtsklassen abgenommen hat (Tabelle 4, Spalten 9—12). Dies wird durch folgende Auszugstabelle aus der gröfseren Tabelle 4 veranschaulicht:

Tabelle 4b.

Prozent der im inneren Reichs-Postverkehr beförderten portopflichtigen Packete ohne Wertangabe im Gewicht:

Jahr	bis 1 Kilo	mehr als 1 bis 5 Kilo	5 bis 10 Kilo	mehr als 10 Kilo
1875	25,090	49,654	18,441	6,815
1880	20,125	57,493	17,461	4,941
1885	17,772	61,101	17,069	4,058
1890	15,085	64,833	18,125	2,957

Schliefslich ist die Zahl der innerhalb des Reichs-Postgebietes beförderten portopflichtigen Packete ohne Wertangabe von 41 797 728 im Jahre 1875 auf 88 819 727 im Jahre 1890, also um 112,5 Prozent, das Gewicht derselben von 177 571 512 Kg. auf 344 408 500 Kg., also um nur 94,0 Prozent gestiegen.

Doch nicht nur die Statistik, sondern auch die Erfahrung bestätigt den Satz, dafs ein Massenwarenversand durch die Packetpost mittels Teilung statfindet.[1]) Verfasser dieses selbst hat auf dem schlesischen Bahnhof in Berlin zu beobachten Gelegenheit gehabt, wie eine grofse Anzahl von Hutschachteln aus Glogau, die mehr als eine halbe Wagenladung ausmachten, alle von demselben Fabrikanten und alle an denselben Kaufmann in Berlin in 5 Kg.-Packeten verschickt wurden. Ebenso zählte er im Packetpostamt zu Berlin 213 Kistchen Käse, welche von einem einzigen Absender aufgegeben und für einen einzelnen Adressaten bestimmt waren. Eine Anzahl anderer Beispiele solchen Verkehrs wurden ihm von Beamten Berliner Postämter genannt. Am frappantesten ist vielleicht nachstehendes: Im Jahre 1891 trafen auf dem schlesischen Bahnhof in Berlin täglich während etwa 40 Tagen vier bis fünftausend Körbe mit Schnittbohnen aus Österreich ein. Sie wogen selbstverständlich alle 5 Kilogramm, kamen alle unter Postnachnahme,

[1]) Vergl. Haafs, Die Post, S. 77—82. Brieflich hat der Herr Verfasser entgegen der im Postarchiv (1890, S. 319) ausgesprochenen Meinung seines Rezensenten dasselbe nachdrücklich betont.

mufsten alle verzollt werden, und gingen alle nach der Zentral-Markthalle in Berlin. Im Vergleich mit diesem postmäfsigen Versand von täglich 20 Tonnen Hülsenfrüchten ist die Packetaufgabe eines Tuchversandgeschäfts in Dessau, welches jährlich 250 000 Packete bei der Post aufliefert, doch verschwindend klein. Dafs die Packete in grofsen Massen zugleich von einzelnen Absendern aufgegeben werden, geht aus der Statistik des Packetverkehrs meherer Industrieorte hervor.

Für die Behauptung, dafs eine grofse Anzahl von Packeten an ganz wenige Empfänger eingehen, dürfte folgende Thatsache als Beleg dienen. Etwa ein Viertel der in Berlin eingehenden gewöhnlichen Packete (im Monat Januar 1892: 13 von 51) gelangen an die regelmäfsigen Abholer, deren Zahl am 7. Februar 1892 856 betrug. Im Jahre 1890 sind 6 396 329 solche Packete dort eingegangen, was für jeden Abholer 1881 Packete ergibt, wenn man dieselbe Zahl der Abholer und dasselbe Verhältnis der abgeholten zu den bestellten Packeten voraussetzt. Unter den Abholern spielen die Posament-, Konfektions- und Modegeschäfte, dann die Blumenhandlungen eine grofse Rolle.

4. Folgen für die Post.

Welche Folgen für die Post als Beförderungsanstalt die Zerteilung von Massensendungen haben mufs, liegt auf der Hand. Erstens werden die Absichten der Postverwaltung umgangen [1]) und Massensendungen werden doch durch die Post zu Einheitssätzen befördert. Zweitens ist der Beförderungsdienst durch die Unmasse der kleineren Packete gegen früher erschwert, und die Kosten dieser Beförderung stellen sich höher, als es bei einem Versand in gröfseren Packeten der Fall sein würde. Unzweifelhaft erfordern 3 Packete von je 5 Kilogramm, selbst wenn sie von demselben Absender an denselben Empfänger gehen, ganz abgesehen von der Gefahr ihrer Trennung,

---

[1]) „Es entspricht durchaus nicht den Absichten der Postverwaltung, dafs eine Zerteilung der gröfseren Packete in kleinere stattfinde . . . Es hat sich auch gezeigt, dafs die Anzahl der kleineren Packete im Verhältnis keineswegs zugenommen hat . . . Der Prozentsatz hat sich immer zwischen 75 und 76 Prozent bewegt, mit der einzigen Ausnahme von 1870—71, da war er auf 78 Prozent.“ — v. Stephan im Reichstage 2. Dezember 1875. Im Jahre 1890 betrug der Prozentsatz 97,043. Die Abweichung in den Jahren 1870—71 war durch die Feldpost herbeigeführt.

rein mechanisch mehr Arbeit von den Postbeamten als ein Packet von 15 Kilogramm. Dieser Nachteil trifft anderseits auch sowohl den Absender, der unnötige Kosten und Mühe mit der Verpackung hat, wie auch den Empfänger, wenn auch letzteren nicht so schwer.

Für die Post als Staatsfinanzquelle sind die Folgen dieser unnützen Zerteilung der Packete und des damit verbundenen Versands auf weitere Entfernungen nicht leicht zu bestimmen. Eins jedoch ist klar: Entweder macht die Post mit den in Zonen III bis VI zur Beförderung kommenden Packeten ein schlechtes Geschäft, oder die Kosten des Fernverkehrs werden aus den Einnahmen des Nahverkehrs bestritten.[1]) Das hängt davon ab, ob das Porto in den Zonen I und II die Kosten nur deckt, oder einen Überschufs ergibt. Falls die Kosten des Nahverkehrs durch das Porto nur gedeckt werden, mufs die Staatskasse die Mehrkosten des Fernverkehrs tragen, da die Kosten bekanntlich mit der Entfernung, wenn auch langsam, steigen. Werden die Kosten des Nahverkehrs dagegen durch das Porto mehr als gedeckt, so wird der Fernverkehr auf Kosten des Nahverkehrs bewirkt,[2]) bezw. werden, wenn das Porto des Fernverkehrs seine Kosten auch deckt, für den Nahverkehr unverhältnismäfsig hohe Gebühren erhoben. Der Fernverkehr (über 20 Meilen hinaus) betrug im Jahre 1890 weniger als 44 Prozent des Gesamtverkehrs. Folglich wird, wenn die zweite der Haafsschen Voraussetzungen zutrifft, eine Minderheit auf Kosten der Mehrheit befördert. Indessen sind die durch die Entfernung verursachten Mehrkosten in der Hauptsache Beförderungs- nicht Verwaltungskosten und fallen, da alle leichteren Packete (97 Prozent sämtlicher Packete) von den Eisenbahnen unentgeltlich zu befördern sind, hauptsächlich den Eisenbahnkassen der Einzelstaaten, nicht der Reichs-Postkasse zur Last. Eine ausführliche Erörterung des Verhältnisses der Postverwaltung zu den Eisenbahnen bleibt einem späteren Abschnitt dieser Schrift vorbehalten.

---

[1]) Hierauf macht Haafs, Die Post, S. 78 hinsichtlich der Packetpost aufmerksam. Indessen ist dieser Einwand keineswegs nur gegen die Packetpost zu machen, sondern überhaupt auch gegen das Wesen des Einheitstarifs und gewissermafsen auch des Zonentarifs. Dieser Nachteil des Einheitstarifs kann aber durch seine anderweitigen Vorteile aufgewogen werden. Man darf die Forderungen des Gerechtigkeitsprinzips, von welchem Haafs (S. 1—5) ausgeht, nicht auf die Spitze treiben.

[2]) So weit Haafs. Indem er sich der thatsächlichen Finanzlage der Packetpost wahrscheinlich bewufst ist, geht er über den möglichen Fall, dafs auch die Kosten des Fernverkehrs durch das Porto gedeckt oder mehr als gedeckt werden, stillschweigend hinweg.

Wenigstens für einen Teil der mit dem gegenwärtigen Porto verbundenen Mifsstände könnte auf zwei verschiedenen Wegen Abhilfe geschafft werden. Entweder könnte ein Zonentarif für Packete jedes Gewichtes — wie er jetzt für die schwereren Packete besteht — aufgestellt werden, oder es könnte der Einheitssatz für Entfernungen über 10 Meilen auf Packete jedes Gewichtes ausgedehnt werden, eventuell unter Bestimmung eines Maximalgewichtes [1]) oder mit einer Abstufung der Portosätze, wenigstens für die schwereren Packete nach dem Gewichte derselben, etwa ähnlich wie bei dem englischen Porto für kleinere Packete.

Der erstere Ausweg ist schon dadurch gesperrt, dafs ein dahin zielendes Gesetz wohl nie durchgehen würde. Es ist ja ein Hauptnachteil aller „Fortschritte auf dem Gebiete des Postwesens“, dafs, sobald dieselben zu rasch oder zu weit gemacht worden sind, — und dies ist in verschiedenen Ländern wiederholt vorgekommen — eine wenn auch nur teilweise Rückkehr sich geradezu unthunlich erweist. Abgesehen aber von diesem rein politischen Einwand würde die Aufstellung eines komplizierten Zonentarifs bei dem heutigen Umfang des Packetverkehrs den Dienst unerträglich erschweren und verzögern. Es läfst sich wohl fragen ob, wenn jedes Packet auf seine Beförderungsentfernung zu prüfen wäre, der Dienst sich technisch durchführen liefse, wenigstens zu Gebühren, welche den Verkehr nicht allzusehr einschränken würden. Gewifs gehen die bei jeder Postanstalt aufgegebenen Warenpackete nach bestimmten Absatzorten, deren Zonenentfernungen der fungierende Postbeamte schnell erlernen wird. Dieses trifft aber für die Grofsstädte, wo die Schwierigkeiten ohnehin am gröfsten sind, nur in beschränktem Mafse zu.

Gegen den zweiten Ausweg ist, abgesehen von den allerdings erheblichen Bedenken, welche gegen jeglichen Einheitstarif erhoben werden können, weniger einzuwenden. Die Feststellung eines zulässigen Meistgewichts von 10 Kilogramm, wie Perrot es wollte, oder höchstens von 15 Kilogramm und eines Portosatzes von 50 Pfennig für kleinere

[1]) Ein ähnlicher Vorschlag befindet sich schon bei Perrot. In seiner Schrift vom Jahre 1869: Die Reform des Eisenbahn-Tarifwesens im Sinne des Pennyportos (citiert in seiner „Anwendung des Penny-Porto-Systems auf den Eisenbahntarif und das Packetporto“, 1872, S. 158—159) forderte er die Aufstellung von Gewichtsgrenzen von $1/2$ und 20 Pfund und zweier Rayons, bis 10 Meilen und darüber hinaus, mit vom Gewichte unabhängigen Portosätzen von 4 bezw. 6 Silbergroschen. Seine Ansichten dürften bei der Feststellung des Tarifs von 1873 mit mafsgebend gewesen sein.

Packete bezw. einer Mark für die Packete von 5 Kilogramm bis zum Meistgewicht auf Entfernungen über 10 Meilen hinaus, hätte jedenfalls etwas für sich. Erstens könnte, um einigen Bedenken zu begegnen, die Beschränkung des Meistgewichtes von einem grofsen Teil des Publikums nicht schwer empfunden werden. Es hatten im Jahre 1890 weniger als 3 Prozent der Packete ein Gewicht von mehr als 10 Kilogramm, und weniger als 0,75 Prozent ein Gewicht von mehr als 15 Kilogramm. Zweitens ist das vorgeschlagene Verfahren technisch noch einfacher als das gegenwärtige. Ohne Rücksicht auf das Gewicht der Packete beurteilt der annehmende Beamte zunächst, ob der Bestimmungsort innerhalb des ihm selbstverständlich ganz genau bekannten Umkreises von 10 Meilen liegt. Sodann ist zur Feststellung des Portos nur noch das Abwiegen der seiner Taxe nach ungefähr 5 bezw. 10 (oder event. 15) Kilogramm schweren Packete nötig;[1]) besondere Frachtgütereinrichtungen erfordern sie nicht. Drittens würde das vorgeschlagene Verfahren, ohne dafs es viele jetzt ausgeschlossene Gegenstände für die Post zuliefse, der für die Post und das Publikum sehr unbequemen Zerteilung der Sendungen in der Hauptsache ein Ende machen, oder dieselbe wenigstens sehr einschränken. Nebenbei könnten vielleicht Vorkehrungen getroffen werden, um dem Übelstande des Versandes von Gütermassen durch die Post abzuhelfen. Wenigstens die gleichzeitige Aufgabe einer gröfseren Anzahl Packete von demselben Absender an denselben Empfänger könnte erschwert werden.

Es hat zwar etwas Auffallendes an sich, dafs Packete von 10 eventuell 15 Kilogramm von Mühlhausen nach Königsberg oder von Emden nach Temesvar zu denselben Portosätzen befördert werden sollten, wie von Strafsburg nach Stuttgart oder von Bremen nach Hannover. Dafs dasselbe mit Packeten von 5 Kilogramm geschieht, erscheint gewöhnlich, „naturgemäfs“. Sieht man aber genauer zu, so werden grofse Sendungen künstlich zu Postgütern gemacht und unter dem Deckmantel des Kleinverkehrs zu Einheitsportosätzen befördert. Es soll nicht behauptet werden, dafs der Einheitstarif, falls er für Packete von einem bestimmten Gewicht berechtigt ist, nun auch für Packete jeden Gewichts gerechtfertigt sei.[2]) Seine Berechtigung für kleinere Packete

[1]) Thatsächlich werden sämtliche aufgegebenen Packete gegenwärtig gewogen.

[2]) Eine eingehende, den Einheitstarif selbst, d. h. das Penny-Porto-System betreffende Auseinandersetzung bildet für sich schon eine umfangreiche Aufgabe, welche auch hinsichtlich der Güterbeförderung hier natürlich nur summarisch gelöst werden kann.

wird hier vorausgesetzt, und es ist dann nur die Frage aufzuwerfen, ob in Anbetracht der obwaltenden Umstände eine Gewichtsgrenze von 10 oder vielleicht 15 Kilogramm, eventuell mit Beschränkung der Menge der auf einmal von einem einzelnen aufzugebenden Packete zweckmäſsiger ist als die gegenwärtige von 5 Kilogramm.

Zur Beantwortung dieser Frage bedarf es einer Erwägung, welche Folgen eine solche Änderung des Packetportos für die Posteinnahmen haben könnte. Bei einer Gewichtsgrenze von 10 Kilogramm und bei Portosätzen für zwischen 5 und 10 Kilogramm fallende Packete von 50 Pfennig bezw. 1 Mark auf Entfernungen bis 10 Meilen resp. darüber hinaus wäre ein für die Postkasse ungünstiges Ergebnis nicht zu erwarten. Allerdings bilden die Packete von mehr als 5 Kilogramm in Gewicht, so weit sie in den Zonen III bis VI zur Beförderung kommen, einen wenn auch kleinen, so doch verhältnismäſsig einträglichen Teil des Verkehrs. Es ist aber wahrscheinlich, daſs sie nur selten in den genannten Zonen, meistenteils aber in den Zonen I und II zur Beförderung gelangen, da in letzteren eine Veranlassung zur Zerteilung von Sendungen nicht vorliegt. Vielmehr stellen sich in diesen Zonen die Kosten der zerteilten Sendungen stets um die Verpackungs- und Emballagekosten, und häufig auch um mehrere Pfennig an Portogeld höher als die Kosten einer Einzelsendung von gleichem Gewicht. Nimmt man z. B. eine Sendung von 16 kg in Zone II an, so beträgt das Porto für das eine Packet 1,60 M., für 4 Packete von je 4 kg 2 M. Der mit Packeten von mehr als 5 Kilogramm auf Entfernungen bis zu 10 Meilen bewerkstelligte Verkehr ist also nicht mehr, sondern minder einträglich, als der mit gewöhnlichen 5 Kilogramm-Packeten auf dieselben Entfernungen bewirkte. Der kleinen durch den Wegfall des oben genannten einträglichen Teils des Verkehrs verursachten Einnahmeverminderung steht aber eine Ausgabeverminderung gegenüber, welche durch die für die Post günstigere Gestaltung des übrigen Verkehrs verursacht werden würde. Selbst bei gleichem Gesamtgewicht, aber bei nunmehriger Zerteilung von Massenversendungen in 10 Kilogramm-Packete, soweit nämlich Massensendungen noch zugelassen werden, würde die Zahl der Packete und daher auch die Betriebsausgaben der Postverwaltung eine Verminderung erfahren. Inwieweit der Verkehr durch die Einführung des Einheitsportos auch für Packete von 5 bis 10 Kilogramm im Gewicht gesteigert werden würde, läſst sich nicht übersehen. Die Frage, ob eine etwaige derartige Steigerung des Verkehrs auch die Einträglichkeit der Packetpost steigern würde, hängt mit der anderen Frage

zusammen, ob die gegenwärtige Packetpost überhaupt einträglich ist. Diese letztere Frage aber kann erst später zur Erörterung gelangen.

Bei einer Gewichtsgrenze von 15 Kilogramm und bei Portosätzen von 50 Pfennig bezw. 1 Mark für schwerere Packete auf Entfernungen bis 10 Meilen respektive über 10 Meilen hinaus wäre das Resultat wahrscheinlich finanziell ungünstig. Zwar gingen der Postverwaltung dann nur die Einnahmen für die Packete über 15 Kilogramm und ein Teil der Einnahmen für die Packete zwischen 10 und 15 Kilogramm, keineswegs die ganzen Einnahmen für die Packete über 10 Kilogramm verloren. Auf der anderen Seite aber ermöglichte die 15 Kilogramm Gewichtsgrenze die Versendung von Massen durch Zerteilung zu so viel billigeren Sätzen als heute, daſs die bequemere Gestaltung des Verkehrs die hierdurch entstehenden Ausfälle an Postrevenuen wahrscheinlich nicht durch die Verminderung der Ausgaben würde ausgleichen können. In solchem Falle wäre die gröſsere Steigerung, welche der Verkehr bei der höheren Gewichtsgrenze erfahren müſste, finanziell ein Nachteil.

Wäre für Packete von 5 bis 10 Kilogramm ein Einheitsporto von 50 Pfennig bezw. 1 Mark festgestellt und ein Zonentarif für die Packete von mehr als 10 Kilogramm, wie jetzt für solche von mehr als 5 Kilogramm, angewendet, so hätte man gewissermaſsen die Vorteile der beiden obigen Vorschläge vereinigt und es wären wenigstens in der Hauptsache ihre Nachteile vermieden. Allerdings läge damit zugleich eine ähnliche Veranlassung vor, das Einheitsporto auf noch schwerere Packete auszudehnen. Selbstverständlich aber muſs eine Grenze irgendwo gezogen werden. Und es ist nicht unmöglich, daſs bei den Warengattungen, die heutzutage den Hauptbestandteil des Packetversandes ausmachen, eine Grenze von 10 Kilogramm angemessener sein würde, als es die von 5 Kilogramm ist, während eine Grenze von 15 Kilogramm die Versendung vieler mechanisch nicht so klein teilbarer, folglich jetzt gänzlich sowie bei der 10 Kilogramm Grenze wenigstens in der Hauptsache, ausgeschlossener Warengattungen ermöglichen könnte — wozu keine Veranlassung vorliegt. In diesem Zusammenhang gewinnt die schon volkswirtschaftlich bedeutungsvolle Frage nach dem Charakter der versandten Gegenstände auch eine staatswirtschaftliche Bedeutung.

II.

Wirtschaftlicher Charakter des Packetverkehrs.

Von wenigstens gleicher volkswirtschaftlicher Bedeutung wie der Umfang des Packetpostverkehrs ist der Charakter der verschickten Waren. Da für den inneren Verkehr keine Zoll- bezw. Accisedeklaration verlangt und keine Revision vorgenommen wird, läfst sich der Inhalt der durch die Deutsche Post beförderten Packete auf keinem direkten Wege kontrollieren. Aus der vorhergehenden Darstellung der Einwirkung des gegenwärtigen Tarifs auf die Gestaltung des Verkehrs dürfte aber hervorgehen, dafs ein sehr grofser Teil der Postpackete kaufmännische Warenpackete sind. Ein Verkehr, der vornehmlich aus gelegentlichen Sendungen besteht, wie sie infolge von Familien- und persönlichen Beziehungen zur Beförderung gelangen, wäre nie im stande gewesen, sich an die Eigentümlichkeiten des geltenden Packetportos mit so grofser, beständig zunehmender Genauigkeit anzupassen, wie es der Postpacketverkehr im Reichs-Postgebiet seit 1874 gethan hat.[1]) Es läfst sich hieraus wohl folgern, dafs der Verkehr zum grofsen Teil aus anderen, namentlich aus geschäftsmäfsigen Sendungen besteht. Diese Behauptung wird auch im weiteren Verlaufe dieser Betrachtungen vielfache Bestätigung erfahren. Zunächst erscheint jedenfalls der Versuch gerechtfertigt, verschiedene wirtschaftliche Merkmale des Aufgabe- bezw. des Eingangsorts der Packete auf

[1]) Vergl. Tabelle 3 (S. 22—23), besonders Spalten 9, 12, 15, 18 und 25—29.

statistischem Wege festzustellen, in der Absicht, daraus Schlüsse auf den Charakter der versandten bezw. empfangenen Packete zu ziehen.

Jeder Vergleich zwischen der Reichs-Poststatistik und der im Auftrage der übrigen Reichsämter veröffentlichten statistischen Angaben ist, sobald er die verschiedenen Landesteile in Betracht ziehen will, dadurch wesentlich erschwert, dafs die Poststatistik nach Ober-Postdirektionsbezirken erhoben wird. Diese Ober-Postdirektionsbezirke aber sind aus verwaltungstechnischen Rücksichten derartig abgegrenzt und abgeändert worden, dafs sie sich nunmehr weder mit den preufsischen Regierungsbezirken noch mit dem Gebiete der kleineren Bundesstaaten vollständig decken. Die Zahl derjenigen preufsischen Ober-Postdirektionen, welche erst im Jahre 1850 in einem jeden Regierungsbezirk und in der Haupt- und Residenzstadt Berlin ins Leben gerufen worden sind, wurde infolge der Ereignisse von 1866 und der Übernahme der Thurn und Taxisschen Postverwaltung am 1. Juli 1867 erheblich erhöht. Mit der Einrichtung des Norddeutschen Postwesens traten Ober-Postdirektionen für Sachsen, die beiden Mecklenburg, Braunschweig und Oldenburg und gleichzeitig Ober-Postämter in den drei freien und Hansestädten hinzu, von denen zwei später auch Ober-Postdirektionen wurden. Im Oktober 1870 wurden Ober-Postdirektionen in Strafsburg und Metz, und bei der Übernahme des Postwesens des Grofsherzogtums Baden von der Reichs-Postverwaltung am 1. Januar 1872 zwei weitere Ober-Postdirektionen in Karlsruhe und Konstanz errichtet. [1]) In dem Zeitraum zwischen 1868 und 1876 erfuhren die Ober-Postdirektionsbezirke mancherlei Veränderungen. [2]) Seit dem Jahre 1876 aber sind sie, obgleich vielfach mit keinen anderen Verwaltungsbezirken übereinstimmend, doch ziemlich unverändert geblieben. Es läfst sich also ein Gebietsverhältnis zwischen den meisten Ober-Postdirektionsbezirken und den gewöhnlichen Verwaltungsbezirken feststellen.

Am 1. Januar 1876 hatten Ober-Postdirektionsbezirke und Regierungsbezirke annähernd dieselben Grenzen in folgenden Fällen: Aachen, Arnsberg, Breslau, Cöln, Cöslin, Düsseldorf, Frankfurt a/Oder, Gumbinnen, Halle (Rbz. Merseburg), Königsberg i/Pr., Liegnitz, Metz (Lothringen), Münster, Oppeln, Posen, Potsdam, Strafsburg (Ober- und

---

[1]) Zum 25jährigen Bestehen der Ober-Postdirektionen. Postarchiv 1875, S. 1—12.

[2]) cf. Ergebnis der Reichs-Postverwaltung 1870—72, S. 18 ff.; 1873—75 S. 11 ff.; 1876—78, S. 7 ff.

Unter-Elsaſs). Für die anderen Ober-Postdirektionsbezirke wird die folgende, im wesentlichen mit der Wirklichkeit übereinstimmende Gebietszusammensetzung angenommen: Magedeburg aus dem Regierungsbezirk Magdeburg und dem Herzogtum Anhalt; Dresden aus den Kreishauptmannschaften Dresden und Bautzen; Leipzig aus den Kreishauptmannschaften Leipzig und Zwickau und dem Herzogtum Sachsen-Altenburg; Erfurt aus dem Regierungsbezirk Erfurt, den sämtlichen thüringischen Staaten mit Ausnahme Sachsen-Altenburgs und dem dem Ober-Postdirektions- und Regierungsbezirke Kassel entnommenen Kreis Schmalkalden, wogegen das Fürstentum Waldeck dem Regierungsbezirk Kassel einverleibt wird; Minden aus dem Regierungsbezirk Minden und den Fürstentümern Schaumburg-Lippe und Lippe-Detmold; Darmstadt aus dem Groſsherzogtum Hessen mit Ausnahme des Kreises Wimpfen; Frankfurt a/Main aus dem Regierungsbezirk Wiesbaden und dem dem Regierungs- und Ober-Postdirektionsbezirke Coblenz entnommenen Kreis Wetzlar; Karlsruhe aus den badischen Kreisen Moſsbach, Heidelberg, Karlsruhe, Mannheim und Baden; Konstanz aus den übrigen Teilen Badens und dem hohenzollernschen Lande; Trier aus dem Regierungsbezirk Trier und dem Fürstentum Birkenfeld; Oldenburg aus dem Groſsherzogtum Oldenburg mit Ausnahme von Birkenfeld und den hannoverschen Landdrosteien Aurich und Osnabrück; Schwerin aus den beiden Mecklenburgen; Stettin aus den Regierungsbezirken Stettin und Stralsund; Bromberg aus dem Regierungsbezirk Bromberg und den zum Regierungsbezirk Marienwerder gehörigen Kreisen Deutsch-Crone, Flatow, Schlochau, Konitz und Zuchel; Danzig aus dem Regierungsbezirk Danzig und den übrigen Kreisen des Regierungsbezirks Marienwerder. Inwieweit diese angenommenen Bestandteile der Ober-Postdirektionsbezirke von den thatsächlichen Bestandteilen derselben abweichen, läſst sich aus den Spalten 2, 12, 13 der Tabelle 5 ersehen. Erhebliche Differenzen sind nur bei Karlsruhe, Konstanz und Minden zu bemerken. Die Grenzen der Ober-Postdirektionsbezirke Braunschweig, Hannover, Bremen, Hamburg und Kiel liegen so verwickelt, und stimmen so häufig selbst mit keiner Kreisgrenze überein, daſs von einer Umrechnung der gewöhnlichen Statistik für diese Bezirke Abstand genommen werden muſste. Auch die Stadt Berlin, welche mit Charlottenburg und einigen Vororten einen Ober-Postdirektionsbezirk bildet, ist keineswegs mit den übrigen Ober-Postdirektionsbezirken zu vergleichen.

Tabel-

Laufende Nr.	Ober-Post-Direktion	Einwohnerzahl 1885	Aufgegebene Packete 1885 Stück	Aufgegebene Packete auf 10 Köpfe	Eingegangene Packete 1885 Stück	Eingegangene Packete auf 10 Köpfe	Von 1000 Einwohnern entfallen auf: Grofsstädte üb. 100 000	Mittelstädte 20—100 000	Kleinstädte 2 000—20 000	sonstwo
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Aachen	544 568	869 000	158	950 700	174		176	402	422
2	Arnsberg	1 194 327	2 024 200	179	2 507 700	209		198	483	319
3	Breslau	1 583 355	2 896 700	183	2 786 400	176	190	15	204	591
4	Bromberg	885 787	684 400	77	1 102 900	124		41	198	761
5	Cassel	785 899	1 187 500	151	1 302 300	166		113	216	671
6	Coblenz	570 783	799 100	140	1 021 800	179		56	235	709
7	Cöln	754 228	2 560 300	336	2 364 900	314	213	107	456	224
8	Cöslin	572 011	542 000	95	684 600	119		39	217	744
9	Danzig	1 125 496	1 110 000	99	1 674 600	149	100	55	166	679
10	Darmstadt	962 406	1 570 800	162	1 590 300	165		169	257	574
11	Dresden	1 215 341	2 871 600	236	2 428 200	199	202	41	271	486
12	Düsseldorf	1 758 684	5 414 200	308	4 424 200	257	185	263	418	134
13	Erfurt	1 494 072	3 953 000	266	3 261 300	218		130	255	615
14	Frankf. a/M.	828 174	2 469 800	298	2 271 000	274	190	68	186	556
15	Frankf. a/O.	1 114 034	1 473 700	132	1 789 800	159		120	243	637
16	Gumbinnen	773 729	856 500	111	925 000	119		55	89	856
17	Halle	1 019 913	1 356 100	133	1 888 200	185		123	287	590
18	Karlsruhe	914 343	1 441 300	158	1 525 200	166		205	289	506
19	Königsberg	1 185 411	1 193 600	101	1 808 200	152	129		174	697
20	Konstanz	756 885	1 289 800	170	1 214 700	160		51	216	733
21	Leipzig	2 128 589	7 833 200	368	5 554 500	261	132	73	421	374
22	Liegnitz	1 029 592	1 536 300	150	1 634 400	158		115	198	687
23	Magdeburg	1 234 367	2 123 700	172	2 656 700	215	92	108	354	446
24	Metz	489 729	469 100	96	768 700	161		110	169	721
25	Minden	730 051	1 203 800	164	1 116 300	153		51	284	665
26	Münster	480 255	676 800	140	832 300	172		89	549	362
27	Oldenburg	768 292	984 600	129	1 244 500	163		46	198	756
28	Oppeln	1 492 629	1 147 200	77	1 602 300	107		54	314	632
29	Posen	1 112 052	1 008 100	90	1 370 800	123		61	182	757
30	Potsdam	1 056 268	1 466 200	139	2 091 200	199		110	363	527
31	Schwerin	677 826	935 700	138	1 334 600	197		105	301	594
32	Stettin	938 115	1 502 300	160	1 566 900	161		183	229	588
33	Strafsburg	1 074 626	1 550 100	144	1 565 500	146	104	90	265	541
34	Trier	713 763	678 800	95	943 800	132		37	303	660

l e 5.

Einwohnerzahl auf einen □Km.	Umgerechnete Einwohnerzahl der angenommenen O.P.D.-Bezirke 1885: Einwohnerzahl	zu viel (+) wenig (—)	Berufsstatistik 1882: Umgerechnete Einwohnerzahl	Es gehören zur Berufsgruppe von 1000 Einw.: Land- und Forstwirtsch. (A)	Industrie (einschl. Bergbau) (B)	Handel und Verkehr (C)	sonstige Gruppen (D, E, F)	Zur Textilindustrie, Bekleidung und Reinigung B. 45—57, 85—95
11	12	13	14	15	16	17	18	19
131	544 568	—	527 196	326	472	96	106	155
155	1 189 688	— 4 639	1 096 984	198	607	101	94	66
117	1 579 248	— 4 107	1 545 383	411	350	103	136	120
45	881 912	— 3 875	861 616	669	159	67	105	54
75	785 899	—	828 168	477	319	91	113	66
100	567 794	— 2 989	556 363	494	319	94	93	58
190	754 228	—	706 675	330	407	140	123	94
41	567 364	— 4 647	573 360	656	181	55	108	53
65	1 134 976	+ 9 480	1 106 209	574	209	83	134	49
126	956 611	— 5 795	929 757	451	309	106	134	87
178	1 217 118	— 1 777	1 167 303	239	498	120	148	162
321	1 753 952	— 4 732	1 624 726	174	589	124	113	226
101	1 493 493	— 579	1 452 625	360	447	86	107	133
136	813 940	— 14 234	783 052	352	377	137	134	76
58	1 116 291	+ 2 257	1 092 619	507	308	78	107	109
49	788 359	+ 14 630	776 181	714	143	48	95	58
100	1 027 228	+ 7 315	982 877	381	409	90	120	77
138	859 835	— 54 594	829 170	459	327	104	110	82
56	1 171 116	— 14 291	1 152 066	597	185	70	148	56
79	808 140	+ 51 255	795 802	546	296	71	87	96
234	2 126 345	— 2 244	2 003 330	189	592	114	105	244
76	1 035 376	+ 5 784	1 020 563	460	356	76	108	120
89	1 237 926	+ 3 559	1 193 314	371	394	113	152	80
79	489 729	—	482 951	409	349	90	122	68
100	689 010	— 41 041	653 792	509	324	75	92	88
66	494 275	+ 14 020	471 053	508	328	75	89	94
52	770 061	+ 1 769	759 376	581	222	103	94	82
113	1 497 595	+ 4 986	1 432 836	480	352	67	101	61
63	1 106 959	— 5 098	1 072 073	652	171	66	111	63
51	1 056 268	—	1 185 408	387	346	111	156	88
42	673 523	— 4 303	674 160	675	92	83	150	69
58	938 211	+ 96	944 211	479	256	116	149	62
130	1 074 626	—	1 056 629	424	374	93	109	159
93	714 918	+ 1 155	687 197	450	399	67	84	60

1. Die Verteilung der Bevölkerung auf Stadt und Land in ihrem Einfluſs auf den Packetverkehr.

Eine auf Grundlage dieses Gebietsverhältnisses vorgenommene Berechnung der Verhältniszahlen der Bevölkerung der genannten 34 Ober-Postdirektionsbezirke im Jahre 1885 nach den drei Bevölkerungsgruppen: groſs- und mittelstädtische (über 20 000 Einwohner), kleinstädtische (2000—20 000 Einwohner) und ländliche Bevölkerung (einschlieſslich der Landstädte) — und ein Vergleich des so gewonnenen Ergebnisses mit dem percapita Packetverkehr des betreffenden Ober-Postdirektionsbezirkes zeigt im groſsen und ganzen ein ziemlich enges Verhältnis zwischen dem Umfang des Packetverkehrs und der groſs- und mittelstädtischen Bevölkerung; und zwar ist der Zusammenhang derselben mit der Zahl der aufgegebenen Packete noch viel enger als mit der der eingegangenen (Tabelle 5, Spalte 4, 6—8). Die gröſsten Abweichungen hinsichtlich der Zahl der aufgegebenen Packete kommen in 3 Gebieten vor, nämlich in den Ober-Postdirektionsbezirken Leipzig und Erfurt (westl. Sachsen und Thüringen), Konstanz (Süd-Baden) und Oldenburg und Minden. In diesen Gegenden ist die Zahl der aufgegebenen Packete eine im Verhältnis zu der groſs- und mittelstädtischen Bevölkerung recht groſse. Im Ober-Postdirektionsbezirk Düsseldorf dagegen ist der Packetverkehr verhältnismäſsig schwach, immerhin aber der drittstärkste (nur von Cöln und Leipzig übertroffen), während das auſsergewöhnlich starke Vorhandensein der genannten Bevölkerungsgruppe in diesem Ober-Postdirektionsbezirk (448 von 1000, gegen die nächststarken: 320 für Cöln und 258 für Frankfurt a/M.) eine gröſsere absolute Abweichung wohl zuläſst. Hauptsächlich aber sind die Düsseldorfer Verhältnisse auf den Charakter der dortigen groſsstädtischen Industrie zurückzuführen.

Die kleinstädtische Bevölkerung (Tabelle 5, Spalte 9) scheint auf die Packetaufgabe von entschieden geringerem Einflusse als die groſs- und mittelstädtische zu sein. Mit Ausnahme von Münster und etwa Minden ist die Zahl der aufgegebenen Packete weder bei vorherrschender kleinstädtischer Bevölkerung (Aachen, Arnsberg, Bromberg, Cöslin, Darmstadt, Halle, Karlsruhe, Magdeburg, Oppeln, Potsdam) eine groſse, noch bei zurücktretender kleinstädtischer Bevölkerung (Breslau, Danzig, Frankfurt a/M.) eine schwache, abgesehen von den Bezirken, in denen (Gumbinnen einerseits, Leipzig anderseits) schwache bezw.

starke städtische Bevölkerung von beiden Gruppen in demselben Ober-Postdirektionsbezirk vorhanden ist. Die, die eingegangenen Packete darstellenden, Zahlen zeigen dagegen eine etwas nähere Verwandtschaft mit den kleinstädtischen Bevölkerungszahlen. Soweit aber diese Verwandtschaft in dem Ober-Postdirektionsbezirk Potsdam hervortritt, ist sie unzweifelhaft hauptsächlich auf die Lage Berlins in Mitte des Bezirkes und auf das 25 Pfennig-Porto zurückzuführen.

Die absolulte Dichtigkeit der Bevölkerung, d. h. die Zahl der auf ein Quadratkilometer entfallenden Einwohner (Tabelle 5, Sp. 11), scheint für den Verkehr überhaupt, und besonders für die Packetaufgabe weniger von Bedeutung zu sein, als die grofs- und mittelstädtische Bevölkerung, und nur dann einen Einflufs auszuüben, wenn sie durch letztere verursacht wird, nicht wo sie (wie z. B. in Coblenz, Metz, Oppeln, Strafsburg) auf eine zahlreiche kleinstädtische, und namentlich ländliche Bevölkerung zurückzuführen ist.

Dafs die Verteilung der Bevölkerung auf Stadt und Land für den Postpacketverkehr eine grofse Bedeutung besitzt, ergibt sich auch aus der Tabelle 6, in welcher die percapita Zahlen der im Jahre 1885 aufgegebenen und eingegangenen Packete bei sämtlichen Postanstalten, bei den Postämtern erster Klasse und bei den sonstigen Postanstalten angegeben werden. Die Postämter erster Klasse stimmen freilich mit keiner Gröfsenklasse von Städten genau überein. Vielmehr ist der Verkehr für die Erhebung einer Postanstalt zum Postamt erster Klasse mafsgebend. Es ist z. B. Bebra (2296 Einwohner im Jahre 1885) ein Postamt erster Klasse, dagegen gibt es Städte von 10000 und mehr Einwohnern, die keine solchen sind. Im grofsen und ganzen aber darf angenommen werden, dafs die Postämter erster Klasse auf die bedeutenderen Städte bis zu etwa 6000 oder 7000 Einwohner herab entfallen. In jedem Ober-Postdirektionsbezirk sind nun bedeutend mehr Packete pro Kopf bei den Postämter erster Klasse als bei den sonstigen Postanstalten aufgegeben. Die Ungleichheit ist am gröfsten bei Erfurt (735 bei den Postanstalten erster Klasse gegen 94 bei den anderen Postanstalten). Bedeutend ist sie auch bei Leipzig (839 gegen 106), Breslau (511 gegen 54), Liegnitz (458 gegen 54) und bei Cöln (808 gegen 100). Auf der anderen Seite weisen Bremen (296 gegen 94), Potsdam (305 gegen 81), Schwerin (345 gegen 64), Münster (398 gegen 92), Düsseldorf (530 gegen 122) und Arnsberg (349 gegen 89) im Jahre 1885 eine verhältnismäfsig starke Packetausgabe in den kleineren Ortschaften auf.

Auch die Mehraufgabe (d. h. ein Verkehr, bei welchem mehr

Tabelle 6.

Zahl der auf 100 Köpfe der Bevölkerung entfallenden, in den Jahren 1885 und 1890 bei den sämtlichen Postanstalten, bei den Postämtern erster Klasse und bei den sonstigen Postanstalten einer jeden Ober-Postdirektion (ausgenommen Berlin) aufgegebenen und eingegangenen portopflichtigen Packete ohne Wertangabe.

	Jahr	aufgegeben	eingegangen	mehr aufgegeben	mehr eingegangen	aufgegeben	eingegangen	mehr aufgegeben	mehr eingegangen	aufgegeben	eingegangen	mehr aufgegeben	mehr eingegangen	aufgegeben	eingegangen	mehr aufgegeben	mehr eingegangen	aufgegeben	eingegangen	mehr aufgegeben	mehr eingegangen
		Gumbinnen				Königsberg				Danzig				Cöslin				Stettin			
Bei den sämtlichen Postanstalten	1885	111	119		8	101	152		51	99	149		50	95	119		24	160	161		1
	1890	149	142	7		131	179		48	128	184		56	136	144		8	192	216		24
	% Steigerung	34	19			30	18			29	23			42	21			20	35		
Bei den Postämtern erster Klasse	1885	402	587		185	331	451		120	298	400		102	350	401		51	428	379	49	
	1890	489	658		169	373	502		129	321	510		189	437	450		13	461	457	4	
	% Steigerung	21	12			19	11			8	27			25	12			8	21		
Bei den sonstigen Postanstalten	1885	74	65	9		46	81		35	41	75		34	58	79		21	62	89		27
	1890	103	73	30		67	92		25	58	90		32	85	92		7	85	121		36
	% Steigerung	39	12			46	14			41	20			46	16			37	36		
		Frankfurt a/O.				Bromberg				Posen				Oppeln				Breslau			
Bei den sämtlichen Postanstalten	1885	132	159		27	77	124		47	90	132		42	77	107		30	183	176	7	
	1890	169	189		20	97	147		50	113	146		33	95	123		28	223	212	11	
	% Steigerung	28	19			26	19			26	9			23	13			24	20		

Bei den Pos'.-ämtern erster Klasse	1885	357	384		27	288	409		121	408	466		54	319	414		95	511	417	94	
	1890	420	421		1	314	494		180	465	557		92	329	484		155	504	438	66	
	%Steigerung	17	10			9	21			13	20			3	17			−1	4		
Bei den sonstigen Postanstalten	1885	62	65		3	50	84		34	42	71		29	37	57		20	54	81		27
	1890	76	73	3		66	97		31	57	81		24	57	94		37	86	102		16
	%Steigerung	23	12			32	15			36	14			54	65			59	29		
		Liegnitz				Dresden				Leipzig				Erfurt				Halle			
Bei den sämtlichen Postanstalten	1885	150	158		8	236	199	37		368	261	107		266	218	48		133	185		52
	1890	176	189		13	274	250	24		405	302	103		292	257	35		164	213		49
	%Steigerung	18	19			15	25			10	15			10	18			24	15		
Bei den Postämtern erster Klasse	1885	458	449	9		528	415	113		839	517	322		735	514	221		369	419		50
	1890	479	505		26	540	461	79		793	516	277		675	551	124		399	358	41	
	%Steigerung	4	12			2	11			−5	0			−8	7			9	−14		
Bei den sonstigen Postanstalten	1885	54	73		19	84	88		4	106	118		12	94	111		17	62	115		53
	1890	84	93		9	116	125		9	152	157		5	131	133		2	80	128		48
	%Steigerung	55	28			38	42			43	33			39	20			29	11		
		Potsdam				Schwerin				Kiel				Hamburg				Hannover			
Bei den sämtlichen Postanstalten	1885	139	199		60	138	197		59	180	181		1	252	224	28		197	214		17
	1890	172	247		75	177	239		62	215	226		11	261	280		19	236	251		15
	%Steigerung	24	24			28	21			19	25			4	25			19	17		
Bei den Postämtern erster Klasse	1885	305	399		94	345	424		79	536	455	81		356	283		27	518	486	32	
	1890	394	512		118	381	471		90	520	509	11		359	347	12		531	520	11	
	%Steigerung	29	28			10	11			−3	12			1	23			3	8		
Bei den sonstigen Postanstalten	1885	81	129		48	64	115		51	84	123		39	44	106		62	57	95		38
	1890	93	154		61	98	148		50	122	138		16	78	125		47	83	122		39
	%Steigerung	15	19			53	19			45	12			77	18			46	28		

	Jahr	aufgegeben	eingegangen	mehr aufgegeben	mehr eingegangen	aufgegeben	eingegangen	mehr aufgegeben	mehr eingegangen	aufgegeben	eingegangen	mehr aufgegeben	mehr eingegangen	aufgegeben	eingegangen	mehr aufgegeben	mehr eingegangen	aufgegeben	eingegangen	mehr aufgegeben	mehr eingegangen
		Magdeburg				Braunschweig				Minden				Bremen				Oldenburg			
Bei den sämtlichen Postanstalten	1885	172	215		43	150	191		41	164	154	10		155	173		18	129	163		34
	1890	219	247		28	199	241		42	198	187	11		201	180	21		158	178		20
	%Steigerung	24	15			33	26			21	22			29	4			22	9		
Bei den Postämtern erster Klasse	1885	387	390		3	375	406		31	591	494	97		296	319		23	419	499		80
	1890	403	423		20	453	479		26	693	546	147		404	301	103		465	548		83
	%Steigerung	4	8			21	18			17	10			35	—6			11	10		
Bei den sonstigen Postanstalten	1885	67	129		62	64	104		40	72	79		7	94	109		15	69	91		22
	1890	82	140		58	91	141		50	98	101		3	99	120		21	93	105		12
	%Steigerung	22	9			42	36			39	28			5	10			35	15		
		Münster				Düsseldorf				Aachen				Cöln				Arnsberg			
Bei den sämtlichen Postanstalten	1885	140	173		33	308	257	51		158	174		16	336	314	22		169	209		40
	1890	155	189		34	326	291	35		179	202		23	351	350	1		183	236		53
	%Steigerung	10	9			4	13			12	16			4	11			8	12		

Bei den Postämtern erster Klasse	1885	398	417		19	530	376	154		399	370	29		808	674	134		349	377		28
	1890	444	498		54	528	429	99		404	435		51	632	581	51		362	408		46
	%Steigerung	12	19			0	8			1	18			−22	−14			4	8		
Bei den sonstigen Postanstalten	1885	92	128		36	122	131		9	78	109		31	100	128		28	89	134		45
	1890	92	124		32	133	154		21	88	110		22	114	156		42	100	156		56
	%Steigerung	0	−3			9	17			13	1			14	22			12	16		
		Kassel				Darmstadt				Frankfurt a/M				Coblenz				Trier			
Bei den sämtlichen Postanstalten	1885	151	166		15	162	165		3	298	274	24		140	179		39	95	132		37
	1890	183	200		17	208	213		5	338	331	7		165	223		58	121	164		43
	%Steigerung	21	20			28	27			13	21			17	15			29	24		
Bei den Postämtern erster Klasse	1885	552	519	33		521	455	66		709	586	123		477	548		71	355	481		126
	1890	583	593		10	583	556	27		747	657	90		523	648		125	398	579		181
	%Steigerung	6	14			12	22			5	12			9	22			12	20		
Bei den sonstigen Postanstalten	1885	65	90		25	60	81		21	65	105		40	91	125		34	63	89		26
	1890	90	109		19	90	109		19	92	135		43	111	159		48	85	112		27
	%Steigerung	38	21			57	35			40	29			18	27			36	26		
		Metz				Strafsburg				Karlsruhe				Konstanz				In sämtl. O.P.D.bz. (ausschl. Berlin)			
Bei den sämtlichen Postanstalten	1885	96	161		65	144	146		2	158	166		8	170	160	10					
	1890	124	216		92	171	195		24	203	211		8	189	189	0					
	%Steigerung	29	34			19	33			27	27			11	18						
Bei den Postämtern erster Klasse	1885	371	551		181	393	353	40		449	439	10		649	530	119					
	1890	413	706		293	417	407	10		489	513		24	598	560	38					
	%Steigerung	11	28			9	15			6	47			−8	5						
Bei den sonstigen Postanstalten	1885	46	92		46	58	73		15	67	82		15	97	104	7					
	1890	67	125		58	79	116		37	94	93	1		119	125	6					
	%Steigerung	46	39			40	59			36	13			23	20						

Packete aufgegeben werden als eingehen) fällt in der Hauptsache auf die Postämter erster Klasse (in den Ober-Postdirektionsbezirken Stettin, Breslau, Liegnitz, Dresden, Leipzig, Erfurt, Hannover, Kiel, Minden, Düsseldorf, Aachen, Cöln, Kassel, Frankfurt a/M., Strafsburg, Karlsruhe, Konstanz). Von diesen zeigen Liegnitz, Stettin, Kiel, Hannover, Aachen, Kassel, Strafsburg und Karlsruhe eine Mehraufgabe bei den Postämtern erster Klasse allein; nur Breslau, Dresden, Leipzig, Erfurt, Minden, Düsseldorf, Cöln, Frankfurt a/M. und Konstanz haben eine Mehraufgabe im ganzen Bezirk, und nur Konstanz im ganzen Bezirke, bei den Postämtern erster Klasse und bei sonstigen Postämtern. In Gumbinnen aber kommt der eigentümliche, nachher zu besprechende Fall vor, dafs ausschliefslich die Postämter untergeordneter Bedeutung eine Mehraufgabe aufzuweisen haben.

2. Verwertung der Packetpost durch die verschiedenen Produktionszweige.

Zwischen der Verhältniszahl der in den verschiedenen Ober-Postdirektionsbezirken unter 1000 Einwohnern vorkommenden gewerbthätigen Personen und dem Packetverkehr ist ein Zusammenhang nicht zu konstatieren. Ebensowenig zwischen der Packetzahl und der Zahl der Betriebe, oder deren Umfang, d. h. der Zahl der auf einen Betrieb kommenden Personen. Dagegen scheint aus der Zahl der auf 1000 Einwohner kommenden Motorenbetriebe ein kleiner Einflufs auf den Packetverkehr sich nachweisen zu lassen. (Vergl. Tabelle 7, besonders Spalte 3, 8 und 9.)

Ein Vergleich der Packet- mit der Berufsstatistik (Tabelle 5, Spalte 15—18) zeigt zwischen den Verhältniszahlen der im Handel und Verkehr beschäftigten Personen (Berufsabteilung C der Zählung von 1882) und dem Postverkehr einen zu erwartenden, wenn auch nicht sehr engen Zusammenhang. Dagegen steigen und fallen die Verhältniszahlen der Industrie (Berufsabteilung B) in weit gröfserer Unabhängigkeit vom Postverkehr.

a. Textilindustrie.

Greift man aber die Zahlen heraus, welche einzelne Berufsgruppen darstellen, so tritt eine andere Sachlage zu Tage. Es sind vornehmlich die Berufsgruppen IX und XIII, Textilindustrie resp. Bekleidung

Tabelle 7.

	Auf 1000 Einwohner kommen (1882)		Gewerbthätige Personen in den		Auf 1 Hauptbetrieb kommen gewerbthätige Personen in den		Packete auf 10 Köpfe (1885)	
	Gewerbe Betriebe überhaupt	Mitinhaber-, Gehilfen- und Motoren-Betriebe	Betrieben überhaupt	Gehilfen- u. s. w. Betrieben	Betrieben überhaupt	Gehilfen- u. s. w. Betrieben	aufgegeben	eingegangen
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Aachen	881,6	268,7	2 328,3	1 844,5	3,1	7,2	158	174
Arnsberg	637,9	255,9	2 268,6	1 977,5	4,2	8,1	179	209
Breslau	840,6	267,1	1 737,2	1 277,0	2,4	5,0	183	176
[Bromberg]	422,1	159,8	789,5	575,7	2,2	3,8	77	124
[Cassel]	757,0	265,5	1 326,4	966,8	2,2	4,0	151	166
Coblenz	765,5	253,0	1 460,6	1 090,3	2,4	4,7	140	179
Cöln	794,5	260,9	1 844,9	1 415,0	2,7	5,7	336	314
Cöslin	458,4	171,7	771,3	549,5	2,0	3,4	95	119
[Danzig]	556,5	181,0	1 157,5	838,4	2,4	4,8	99	149
Darmstadt	861,8	276,3	1 504,8	1 079,7	2,2	4,1	162	165
Düsseldorf	1020,1	351,8	2 531,8	1 961,7	2,8	5,7	308	257
Frankf. a. M.	830,6	297,8	1 756,4	1 346,0	2,5	4,7	298	274
Frankf. a. O.	622,6	250,7	1 329,3	1 044,5	2,5	4,4	132	159
Gumbinnen	405,4	141,3	630,0	429,1	1,9	3,2	111	119
Halle	723,4	243,8	1 667,5	1 288,1	2,7	5,5	133	185
[Kiel]	898,0	260,6	1 429,8	950,6	2,0	3,8	180	181
Königsberg	495,2	162,3	892,2	608.5	2,0	3,9	101	152
Liegnitz	882,4	286,9	1 751,1	1 297,5	2,4	4,7	150	158
[Magdeburg]	753,2	269,5	1 825,4	1 439,7	2,8	5,5	172	215
Metz	861,1	192,0	1 668,5	1 130,3	2,3	6,2	96	161
[Minden]	680,3	238,0	1 366,6	1 042,8	2,5	4,8	164	153
Münster	788,8	266,1	1 330,6	962,7	2,3	3,9	140	172
Oppeln	485,6	158,6	1 272,9	1 032,6	3,3	6,8	77	107
Posen	459,4	166,9	785,4	551,2	2,0	3,5	90	123
Potsdam	694,4	278,0	1 518,8	1 183,5	2,5	4,4	139	199
[Schwerin]	679,8	234,6	1 202,7	849,7	2,1	3,8	138	197
[Stettin]	648,7	238,8	1 302,9	965,1	2,3	4,2	160	161
[Trier]	603,8	186,3	1 433,6	1 130,9	3,0	6,6	95	132
Sachsen [Dresden und Leipzig]	1192,3	358,9	2 632,9	1 937,6	2,5	5,7	{236 368}	{199 261}
Baden [Konstanz u. Karlsruhe]	829,6	281,3	1 551,2	1 151,4	2,4	4,5	{170 158}	{160 166}

[Die eingeklammerten Namen bedeuten Verwaltungsbezirke, nicht Ober-Postdirektionen.]

Quell. Stat. d. D. R. n. F. VI, 1, S. 158.

und Reinigung (Tabelle 5, Spalte 19), welche auf den Packetverkehr den gröfsten Einflufs auszuüben scheinen.

Tabelle 5a.

Ober-Postdirektions-Bezirk	Von 1000 Einwohnern gehören i. J. 1882 den Gruppen IX und XIII	auf 10 Kopf d. Bevölkerung fallen aufgegebene Packete (1885)
Leipzig	244	368
Düsseldorf	226	308
Dresden	162	236
Strafsburg	159	144
Aachen	155	158
Erfurt	133	266
Breslau	120	183
Liegnitz	120	150
Frankfurt a/O.	109	132
Konstanz	96	170
Cöln	94	336
Münster	94	140
Minden	88	164
Potsdam	88	139
Darmstadt	87	162
Karlsruhe	82	158
Oldenburg	82	129
Magdeburg	80	172
Halle	77	133
Frankfurt a/M.	76	298
Schwerin	69	138
Metz	68	96
Arnsberg	66	179
Kassel	66	151
Posen	63	90
Stettin	62	160
Oppeln	61	77
Trier	60	95
Coblenz	58	140
Gumbinnen	58	111
Königsberg	56	101
Bromberg	54	77
Cöslin	53	95
Danzig	49	99

Abgesehen einerseits von Cöln und Frankfurt a/Main, wo der Packetverkehr wesentlich vom grofsstädtischen Packetversand beeinflufst wird, und anderseits von Aachen und Strafsburg, wo gleich zu erwähnende Umstände in Betracht kommen, zeigen Leipzig, Düsseldorf, Dresden, Erfurt und Breslau die gröfste Verhältniszahl der Be-

rufsgruppen IX und XIII, und Leipzig, Düsseldorf, Erfurt, Dresden und Breslau die stärkste Packetaufgabe. Unter die neun die schwächste Packetaufgabe aufweisenden Bezirke fällt Metz (Lothringen), wo der Packetpostdienst verhältnismäſsig neu ist. Unter die zehn Bezirke mit der kleinsten zu den Berufsgruppen IX und XIII gehörenden Bevölkerung fallen Coblenz und Stettin. Die übrigen acht Bezirke, welche in beiden Hinsichten die niedrigsten Zahlen aufweisen, sind dieselben, nämlich: Gumbinnen, Königsberg, Danzig, Cöslin, Trier, Posen, Bromberg und Oppeln.

Nicht nur macht die Textil- und Bekleidungsindustrie einen ganz lebhaften Gebrauch vom Packetpostversand, sondern sie scheint sich der Post besonders da zu bedienen, wo sie vorzugsweise als Hausindustrie betrieben wird. Im Jahre 1882 kamen im ganzen Reich 82,9 Hausindustrielle auf 1000 Fabrikarbeiter und Erwerbsgehilfen. Dagegen hatten

Bautzen (Kreishauptmannschaft)	452,7
Zwickau „	393,9
Düsseldorf (Regierungsbezirk)	169,4
Sigmaringen	164,7
Schwarzburg-Sondershausen	158,4
Reuſs ä. L.	147,1
Lothringen	142,1
Erfurt (Regierungsbezirk)	141,1
Sachsen-Weimar	139,7
Breslau (Regierungsbezirk)	139,1
Schwarzburg-Rudolstadt	138,5
Leipzig (Kreishauptmannschaft)	123,9
Liegnitz (Regierungsbezirk)	104,8
Sachsen-Meiningen	102,3

Sonst kamen im Reichs-Postgebiet nirgends mehr als hundert Hausindustrielle auf 1000 Fabrikarbeiter und Erwerbsgehilfen.[1]) Daſs diese Hausindustriellen auch hauptsächlich gerade den Berufsgruppen Textilindustrie und Bekleidung angehörten, geht daraus hervor, daſs von den Arbeitern und Gehilfen (den sogen. C-Personen der Statistik) in den hauptsächlichsten als Hausindustrie betriebenen Gewerbearten beschäftigt waren:

[1]) Stieda, Litteratur u. s. w. der deutschen Hausindustrie, S. 59.

in der Gewerbegruppe	unter je 100 Personen Hausindustrielle
1) Textilindustrie	31,3
2) Bekleidung und Reinigung	10,5
3) Papierindustrie	2,5 u. s. w.[1])

Die obigen Länder und Landesteile entsprechen im wesentlichen den Ober-Postdirektionsbezirken Leipzig, Dresden[2]) Düsseldorf, Erfurt, Breslau, Metz und Liegnitz, welche mit die stärkste Packetaufgabe hatten. Dagegen haben Strafsburg und Aachen, wo die Packetaufgabe im Verhältnis zu der Zahl der Berufsgruppen IX und XIII, wie oben erwähnt, eine schwache ist, verhältnismäfsig wenig Hausindustrie.[3]) Die Hausindustrie veranlafst dadurch einen regen Packetpostverkehr, dafs fertiggestellte Waren nach den Hauptsitzen derselben mittels Packete aus den benachbarten Dörfern in zunehmendem Mafse geschickt werden. Für die kurzen Entfernungen, die hier in Betracht kommen, findet das 25 Pfennig-Porto Anwendung und, wie oben (S. 33) auseinandergesetzt, werden die Portobeträge bei Versendung in schwereren Packeten jedenfalfs nicht erhöht; unter Umständen ist es sogar billiger als bei Versendung eines gleichen Gewichtes in kleineren Packeten.

Dafs die Textilindustrie sich der Packetpost sehr viel bedient, zeigt auch einigermafsen folgende Tabelle. Die Postämter erster Klasse (mit Ausschlufs der Grofsstädte), bei welchen im Jahre 1882 resp. 1890 mehr als 10 Packete auf den Kopf der ortsanwesenden Bevölkerung aufgegeben wurden, sind:

(siehe Tabelle 8 Seite 51)

Dieser Tabelle werden natürlich die in der „Statistik der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung“ angegebenen Einwohnerzahlen zu Grunde gelegt. Diese Statistik gibt z. B. die Einwohnerzahl Pyrmonts als 1454 an. Der Ortsbestellbezirk des Postamts Pyrmont umfafst aber auch die Ortschaften Oesdorf und Holzhausen. Die Zahl der

---

[1]) Stieda, a. a. O. S. 60.

[2]) Obgleich die Kreishauptmannschaft Dresden nur 80,6 Hausindustrielle v. T. hat, machen doch die 452,7 Bautzens für den Ober-Postdirektionsbezirk Dresden einen hohen Durchschnitt aus.

[3]) Unter-Elsafs 12,8, Ober-Elsafs 19,4, Aachen allerdings 81,8, also beinahe den Reichsdurchschnitt. Im Elsafs dürfte übrigens die verhältnismäfsige Neuheit des Packetdienstes ebenso wie in Lothringen (Metz) von Einflufs sein.

Tabelle 8.

Postamt	Einwohnerzahl 1880	Packete auf 100 Kopf 1882	Einwohnerzahl 1890	Packete auf 100 Kopf 1890
Eckernförde	5 321	2 608	5 899	3 208
Greiz	15 078	2 426	21 113	1 726
Emmerich	8 671	1 954	9 631	1 241
Ottensen	15 387	1 795	18 635 [1]	1 807 [1]
Auerbach	6 280	1 683	7 479	1 301
Annaberg	13 014	1 556	15 002	1 850
Sebnitz	6 410	1 439	8 021	1 378
Markirch	8 375	1 313	8 462	1 020
Plauen	35 069	1 259	47 066	1 005
Buchholz	6 557	1 241	7 834	1 531
Lüdenscheid	10 949	1 129	19 450	831
Hechingen	2 686	1 112	3 752	1 327
Lahr	9 399	1 097	10 809	1 062
Erfurt	53 272	1 026	72 371	856
Solingen	15 937	925	19 051 [2]	1 093 [2]
Markneukirchen	5 397	872	6 654	1 382
Landeshut	6 661	871	7 579	1 168
Waldshut	2 468	668	2 808	1 255
Dessau	23 269	397	34 674	1 160
Eydkuhnen	3 259	337	3 343	1 381
Reichs-Durchschnitt	Im J. 1885	195	Im J. 1890	229

Packete ist daher auf 4977 Einwohner zu verteilen und Pyrmont gehört nicht in die Tabelle 8. [3]) Indessen liegen ähnliche Fälle bei den gröſseren in der Tabelle stehenden Orten wahrscheinlich nicht vor, es sei denn bei Hechingen oder Waldshut.

Von den zwanzig in der Tabelle angeführten Orten haben Eckernförde, Emmerich, Ottensen, Lüdenscheid, Lahr, Solingen, Markneukirchen, Waldshut und Eydtkuhnen (9) aus sehr verschiedenen, teilweise nachher zu erörternden Ursachen eine starke Packetmehrauf-

[1]) Einwohnerzahl 1885; Packetzahl 1888, nachher nur gemeinsam mit Altona angegeben.

[2]) Einwohnerzahl 1885, Packetzahl 1889; durch Vereinigung von Vororten mit Solingen werden die Zahlen von 1890 zum Vergleich unbrauchbar.

[3]) Nach gefälliger Auskunft des Herrn Postdirektors daselbst.

gabe. Dagegen ist der Verkehr in Greiz, Annaberg, Markirch, Plauen, Buchholz, Hechingen, Landeshut und Dessau (8) in der Hauptsache, in Auerbach, Sebnitz und Erfurt zum grofsen Teile auf die Berufsgruppen IX und XIII zurückzuführen. Dieses läfst sich mangels detaillierter örtlicher Angaben in der Berufsstatistik nur zum Teil ziffermäfsig nachweisen. In Plauen gehörten von 1000 Einwohnern 313,1 der Textilindustrie (darunter den Berufsarten[1]) B 54 : 133,1, B 53 : 56,2, B 49 : 50,8, B 55 : 34,1) und 194,3 der Bekleidung und Reinigung (die stärkste Vertretung im Reichs-Postbezirk, darunter der Berufsart B 87 : 130,2) an. Diejenigen Industriezweige, welche auf den Packetverkehr Plauens thatsächlich am meisten einwirken, sind nun die Gardinenweberei (welche unter B 49 fällt), Hand- und Maschinenstickerei (B 53 und 54) und die Konfektionsbranche (B 87). Allerdings ist der dortige Packeteingang neuerdings sehr rasch, die Packetaufgabe langsam gestiegen:

Packetverkehr Plauens

	Packete aufgegeben	eingegangen
1882	441 600	194 300
1891	476 400	301 484

Dies läfst sich auch erklären. Der vermehrte Packeteingang ist auf folgende Ursachen zurückzuführen: 1) dafs die Rohstoffe, wie Garne, Zwirne, Seide u. s. w.; mittels 5 Kg.-Packeten in viel gröfseren Mengen als früher zugeführt werden, 2) dafs die Faktoren in den benachbarten Städten und Dörfern, welche von plauenschen Firmen beschäftigt werden, die von ihnen fertiggestellten Waren mittels Packete abliefern, und 3) dafs der Bezug von Lebensmitteln (Fischen, Butter

[1]) Die hauptsächlichsten hier in Betracht kommenden Berufsarten sind:
B 47 Spinnerei als Fabrikbetrieb,
B 48 Weberei als Hausbetrieb,
B 49 „ „ Fabrikbetrieb,
B 51 Strickerei und Wirkerei als Hausbetrieb,
B 52 „ „ „ „ Fabrikbetrieb,
B 53 Häkelei, Stickerei, Spitzenfabrikation als Hausbetrieb,
B 54 „ „ „ „ Fabrikbetrieb,
B 55 Bleicherei, Färberei u. s. w.,
B 56 Posamentenfabrikation,
B 86 Schneiderei,
B 87 Konfektion,
B 91 Schuhmacherei.

u. s. w.) von fernen Gegenden bei regelmäſsiger Verpackung in 5 Kg. Kisten und Kübeln sich in ungeahnter Weise entwickelt hat. Daſs die Packetaufgabe sich nicht in gleichem Maſse vermehrt hat, ist einmal der Konkurrenz der Privat-Packetbeförderungsanstalt zuzuschreiben, sodann auch auf die Thatsache zurückzuführen, daſs die namhaftesten Firmen auswärtige Zweiggeschäfte unterhalten und dieselben mit Waren mittels Bahngut versorgen.[1]) Es wird sich auch zeigen, daſs ganz ähnliche Einflüsse ziemlich allgemein wirksam sind.

Erfurt hatte unter 1000 Einwohnern 169 solche, die der Berufsgruppe XIII angehörten (nächst Plauen die stärkste Vertretung, dazu trugen namentlich die Berufsarten B 91 mit 76,7 B 86 mit 33,9 und B 87 mit 23,1 bei). Bei Erfurt spielt auch der nachher zu besprechende Blumenversand eine groſse Rolle. Dort besteht „ein äuſserst ausgedehnter und besonders gestalteter Packetverkehr, namentlich die Versendung von vielen Pflanzen, Sträuchern und Blumen, die von Erfurt aus täglich befördert werden.“[2]) Hinsichtlich der vorgeschlagenen Aufhebung des Sonntags-Packetdienstes äuſsert sich die Erfurter Handelskammer, „die Gärtnerei Erfurts, welche den postalischen Einrichtungen ihren Aufschwung verdankt, würde empfindlich getroffen werden“.[3]) Auf Grund eigner Beobachtung im Postamt zu Erfurt kann ich konstatieren, daſs auch ganz erhebliche Sendungen von Kleidungsgegenständen und von Chemikalien an die Post gelangen.

Die groſse Steigerung der percapita Packetaufgabe beim Postamt Dessau — wenn man den Umfang des Dessauer Verkehrs mit in Betracht zieht, die bedeutendste bei einem Postamt erster Klasse im Reichs-Postgebiet vorkommende Steigerung — ist hauptsächlich auf die allmähliche Erweiterung eines einzelnen Tuchversand-Geschäftes zurückzuführen. Dasselbe gibt jährlich etwa 250 000 Packete auf, also mehr, als die Hälfte der Gesamtaufgabe der Stadt Dessau ausmacht.[4])

Für die kleineren Orte sind nur Kreisberufsangaben vorhanden. Diese Orte liegen aber hauptsächlich in Industriegegenden, wo der ganze Kreis mehr oder weniger denselben industriellen Charakter wie die Städte trägt, was bei vorherrschender Hausindustrie besonders der Fall sein dürfte. Das Landesamt Greiz (Einwohnerzahl einschlieſslich der Städte Greiz und Zeulenroda 46 173) hatte von 1000 Ein-

---

[1]) Gefällige Auskunft des Herrn Postdirektors zu Plauen.

[2]) Staatssekretär v. Stephan im Reichstage den 24. November 1881.

[3]) Postarchiv 1885, S. 163.

[4]) Gefällige Auskunft des Herrn Postdirektors daselbst.

wohnern 400,3 in der Textilindustrie beschäftigt (darunter B 49 : 223,1, B 48 : 64,3, B 55 : 42, B 52 : 38,5). Annaberg und das benachbarte Buchholz, wo alle in das Posamentenfach einschlagenden Besatzartikel angefertigt werden, liegen in der Amtshauptmannschaft Annaberg (90 424 Einwohner). In diesem Bezirke gehörten von 1000 Einwohnern der Berufsgruppe XIII 100,2 (darunter der Berufsart B 87 : 52,2) und der Berufsgruppe IX 348,7 (darunter den Berufsarten B 56 : 197,3, B 51 : 69,7, B 53 : 37,1) an. Der Kreis Landeshut (48 361 Einwohner) hatte von je 1000 Einwohnern 275,0 in der Textilindustrie beschäftigt (darunter B 48 : 182,1, B 47 : 34,5, B 49 : 28,7) und das Verhältnis in der Stadt Landeshut selbst ist wahrscheinlich ein höheres. Auch ist in den Kreisen Landeshut und Lauban die Hausindustrie im Regierungsbezirke Liegnitz am stärsten vertreten (479,8 bezw. 582,9 von 1000 Erwerbsthätigen). Im Rgbz. Oppeln ist die Hausindustrie am stärksten im Kreise Leobschütz vertreten (529,3 von 1000 Erwerbsfähigen — der nächststehende Kreis, Falkenburg, weist nur 209,6 auf).[1]

Nun haben die

Kreisstädte	Einwohner 1880	Aufgegebene Packete auf 100 Kopf 1882	Einwohner 1890	Packete aut 100 Kopf 1890
Lauban	10 779	549	11 958	750
Leobschütz	12 015	436	12 582	416
Landeshut	6 061	871	7 599	1 168

In der Amtshauptmannschaft Auerbach (73 353 Einwohner) liegen, aufser Auerbach selbst, noch Klingenthal (3386 Einwohner im Jahre 1880, und 554 aufgegebene Packete auf 100 Kopf im Jahre 1882), Lengenfeld (5120 Einwohner, 834 Packete) und Treuen (5565 Einwohner, 872 Packete).[2] Es gehörten in dieser Amtshauptmannschaft der Textilindustrie 315,3 (darunter den Berufsarten B 48 : 193,1, B 53 : 34,2) von je 1000 Einwohnern, der Bekleidung und Reinigung 100,2 (wozu Konfektion 52,2 wesentlich beiträgt) an. Gerade hier aber scheint eine andere Berufsart, namentlich die Verfertigung von musikalischen Instrumenten (B 30), einen Einflufs auszuüben. Dieser

---

[1]) cf. Lange, Die schlesische Hausindustrie, S. 57—58: Schriften des Vereins für Sozialpolitik, XLII.

[2]) Diese Packetangaben sind dem Berichte der plauenschen Handels- und Gewerbekammer für das Jahr 1882 entnommen.

Berufsart gehörten 99,2 von 1000 Einwohnern der Amtshauptmannschaft an, eine Zahl, welche nur durch die 106,1 der Amtshauptmannschaft Ölsnitz übertroffen wird. Die in letzterer Amtshauptmannschaft gelegene Stadt Markneukirchen (872 bezw. 1382 aufgegebene Packete) ist fast ausschliefslich mit der Fabrikation musikalischer Instrumente beschäftigt. [1]) Für die bekannte Textilindustrie Markirchs (Kreis Rappoltsweiler) [2]) liegen besondere statistische Angaben nicht vor. Der Kreis Rappoltsweiler beschäftigte 225,9 von 1000 Einwohnern in der Textilindustrie (darunter 124,7 in Berufsart B 49, und 43,8 in Berufsart B 47). Auch für Hechingen sind besondere Angaben nicht vorhanden; die dortige Packetausgabe hängt aber zum gröfsten Teil mit der Textilindustrie [3]) zusammen.

Die Bedeutung der Textilindustrie für den Packetpostverkehr geht ebenfalls aus folgender Tabelle hervor. Die in der Berufsstatistik und auch in der Poststatistik angeführten Orte, welche mehr als ein Viertel ihrer Einwohnerschaft in der Textilindustrie beschäftigen, sind, mit Ausnahme der schon erwähnten:

Tabelle 9.

Ort	Es gehören zu der Gruppe IX von 1000 E.	Am stärksten vertreten sind die Berufsarten	Packetaufgabe auf 100 Köpfe	
			1882	1890
Meerane	616,9	B 48 : 303,3; B 49 : 228,4	689	528
Viersen.	548,4	B 49 : 192,3; B 48 : 172,6	204	206
Glauchau	528,5	B 48 : 314,6; B 49 : 145,3	630	466
Barmen	396,2	B 56 : 126,9; B 48 : 97,8	667	802
M.-Gladbach . . .	395,3	B 49 : 138,9; B 48 : 124,3	379	500
Krefeld.	352,8	B 48 : 220,4; B 55 : 54,9	741	684
Elberfeld	273,1	B 48 : 91,2; B 49 : 69,6	727	722
Durchschnitt des Reichs-Postgebietes			195	229

Diese Städte haben alle mit Ausnahme von Viersen eine sehr starke Pecketaufgabe. Es wird sich allerdings zeigen, dafs andere Industriezweige auf den Packetverkehr einen sehr starken Einflufs

[1]) Bein, Die Industrie des sächsischen Voigtlandes II, Anhang, Tabelle X.

[2]) cf. Kraeger, Die Lage der Hausweberei im Weilerthal, S. 28 ff.

[3]) Nach einer brieflichen Mitteilung des Oberpost-Sekretärs Haafs, cf. „Die Post“, v. d., S. 79—80 für ähnliche württembergische Fälle.

ausüben, und ein besonders reger Verkehr, welcher selbst den der meisten Textilorte überflügelt, ist gelegentlich bei vereinzelten kleinen Postämtern (z. B. Eckernförde, Emmerich, Eydtkuhnen) auf ganz andere Ursachen zurückzuführen. Es scheint aber kein Industriezweig von so weitgehendem und gleichmäſsigem Einfluſs auf den Verkehr weit auseinander gelegener, mitunter recht bedeutender Postämter zu sein, wie gerade die Textilindustrie, und nebenbei die Bekleidung.[1])

b) Andere Industriezweige.

Kurzwarenindustrie. In Lüdenscheid und Solingen stöſst man auf einen anderen Industriezweig, der die Packetpost, wenn auch nicht in demselben Maſse wie die Textilindustrie, doch immerhin sehr in Anspruch nimmt und namentlich in den Ober-Postdirektionsbezirken Düsseldorf und Arnsberg zur Hebung des Verkehrs wesentlich beiträgt.

Es ist dies „die Verfertigung von Sensen und Messern, von eisernen Geräten und Kurzwaren, sowie von Stahlfedern" (Berufsart B 24). Nebenher kommt auch die Verfertigung von Stiften, Nägeln, Schrauben, Nieten u. s. w. (B 21) in Betracht. Diese Berufsarten kommen am häufigsten vor in den Städten:

Tabelle 10.

	von 1000 Einwohnern		aufgegebene Packete auf 100 Kopf	
	B 24	B 21	1882	1890
Remscheid	473,6	—	381	501
Solingen	330,1	—	925	1093
Hagen	114,4	56,1	523	490
und in den Kreisen				
Hagen (ohne Stadt)	99,4	27,0		
Altena	84,2	43,5		
Lennep (ohne Remscheid)	67,7	—		
Iserlohn	24,2	62,3		

[1]) Diese Ansicht ist mir durch Rücksprache mit Postbeamten, die im stande sind einen bedeutenden Packetverkehr zu übersehen, entschieden bestätigt worden.

Im Kreise Altena (Rbz. Arnsberg, im Jahre 1885 68 371 Einwohner) liegen Lüdenscheid (cf. Tabelle 8) und Altena (8793 Einwohner, 445 bezw. 450 Packete). Im Kreise Hagen liegen, aufser der Stadt Hagen, noch Schwelm (13 019 Einwohner) mit 625 bezw. 420 Packeten, und Unna (8 904 Einwohner) mit 361 bezw. 293 Packeten. Im Kreise Iserlohn (62 569 Einwohner) liegen:

Stadt	Einwohner 1885	Packete 1882	1890
Iserlohn	22 119	515	513
Menden	6 657	491	484
Hohenlimburg	6 205		586

Im Kreise Lennep befindet sich aufser in der Stadt Lennep selbst kein Postamt I. Klasse. Die Stadt Lennep hatte im Jahre 1890 eine Packetaufgabe von 584 Stück auf 100 Kopf.

Fischversand. Eckernförde weist im Jahre 1882 sowie im Jahre 1890 die verhältnismäfsig stärkste bei einem kaiserl. Postamt erster Klasse vorkommende Packetaufgabe auf. Zu dem Umfang des Packetpostverkehrs in diesem Hauptfischereiplatze Deutschlands trägt vornehmlich der Versand von geräucherten Fischen bei. Im Jahre 1880 waren von den 98 100 in Eckernförde aufgegebenen Packeten nicht weniger als 70 000 Fischsendungen. [1]) Auch in Ottensen waren unter 297 700 aufgegebenen Packeten 60 000 Fischsendungen. So bedeutend dieser Versand aber für einzelne Orte auch sein mag, so kommt er doch dem Umfang des Textilversands keineswegs nahe und übt auf den Gesamtpacketverkehr nur einen kleinen Einflufs aus. Im Zusammenhang mit dem Fischereibetriebe standen von den im Jahre 1880 aufgegebenen Packeten im

Ober-Postdirektionsbezirk	Packete
Kiel	433 500
Hamburg	158 252
Stettin	64 270
Schwerin	14 600
Cöslin	10 156

Die Zahlen für die übrigen Bezirke sind verschwindend klein. [2])

[1]) cf. Siemens, Die Benützung der Post im Interesse des Fischereibetriebes; Postarchiv 1881, S. 513—522.

[2]) Siemens, ebenda.

Kolonialwaren u. s. w. Die Sendungen aus Emmerich, welches im Jahre 1882 die drittstärkste, im Jahre 1890 aber die zwölfstärkste Packetaufgabe aufzuweisen hatte, bestehen hauptsächlich in Kolonialwaren, besonders Kaffee, dann in Käse u. s. w., welche teilweise aus den Niederlanden bezogen und nach allen Enden Deutschlands und Österreichs von den zahlreichen in Emmerich ansässigen Versandgeschäften abgesetzt werden. Solche Sendungen von Kolonial- und Delikatefswaren sind unzweifelhaft aus den Grofsstädten und auch neuerdings (wenigstens Efswaren) vom Lande nach den Städten sehr zahlreich. Der Fall Emmerich steht nichtsdestoweniger, was den aufserordentlichen Umfang des dortigen Verkehrs betrifft, ziemlich vereinzelt da und ist für den Gesamtpacketverkehr von keiner Bedeutung.

Der rasch emporgestiegene Packetverkehr Eydtkuhnens hängt zum grofsen Teil mit dem durchgehenden russisch-westeuropäischen Verkehr seit der Einführung der Packetpost in Frankreich und England zusammen. Eine zufriedenstellende Erklärung für den starken Verkehr Ottensens, Lahrs und Waldshuts habe ich nicht finden können.

Blumenversand. Aufser dem Fischversand sind verschiedene Versendungsgegenstände im Postarchiv besprochen worden, anscheinend mehr, weil sie das besondere Interesse der Beamten erwecken, als weil sie eigentlich von Bedeutung für den Gesamtverkehr sind. [1]) Über den Blumenversand aber habe ich nur das schon oben (S. 33) hinsichtlich Erfurts Angeführte finden können. Dieser Versand der Kunstgärtnerei ist aber ein bedeutender, wie z. B. schon die Packetzahl von Erfurt und von Quedlingburg (1882 838 Packete, 1890 821 Packete auf 100 Kopf) andeutet, und in vielen Beziehungen erschwert er den Packetdienst aufserordentlich. Seit der Einführung der internationalen Packetpost ist die Zahl der in Berlin aus Frankreich ankommenden Blumenpackete eine sehr grofse geworden, und man hat sich genötigt gesehen, besondere mechanische Einrichtungen für diese Packete zu treffen und letztere nach den Adressaten, nicht, wie andere Packete, nach den Bestellrevieren zu sortieren.

---

[1]) cf. Schönknecht, Grünberg: sein Weinbau und deren Einwirkung auf den Postverkehr, Postarchiv III, 239—244; Segger, Versand von Harzer Kanarienvögeln, ebenda V, S. 140; derselbe: Zum Versand lebender Vögel, ebenda 1878, S. 423—426; Die Versendung lebender Tiere mit der Post, ebenda 1878, S. 553—560; Veredarius, Buch von der Weltpost, 319—323. Die Gesamtzahl der Sendungen lebender Tiere betrug im Jahre 1877 rund nur 20 000.

Auch die englische Packetpost scheint der Kunstgärtnerei, namentlich auf den Scilly-Inseln, besonders zu gute gekommen zu sein. Am 18. und 19. April 1886 trafen mehr als 14 000 Packete mit Schlüsselblumen (primroses) in London ein. So stark wurde der Verkehr mit Blumen und Gemüse, daſs man im Mai, Juni und Juli eine besondere Frühbestellung nach dem Convent-Garden-Markt einrichten muſste. Auch von der Stadt London ging ein reger Verkehr in dieser Hinsicht aus. In zwei Tagen des Dezember 1888 gab eine dortige Blumen- und Samenhandlung mehr als 70 000 Packete auf, deren Porto 875 Pfund Sterling, also 17 500 Mark betrug.[1])

In Deutschland veranlaſst dieser Verkehr auch die Sendung von vielen „dringenden" Packeten, deren Anzahl trotz der vermeintlich hohen Zuschlagsgebühr von 1 Mark,[2]) beständig zunimmt und die Postverwaltung häufig in Verlegenheit bringt. Beispielshalber wurden dringende Packete zur Beförderung mit dem Nachtschnellzug von Berlin nach Cöln in solcher Anzahl aufgegeben, daſs es unmöglich war, dieselben alle in dem durch die Briefpost und die Beamten schon völlig in Anspruch genommenen Raum des Bahnpostwagens unterzubringen.

c) Die Landwirtschaft.

Der Textilindustrie an Bedeutung ebenbürtig ist der statistisch allerdings örtlich nicht genau nachweisbare Versand von landwirtschaftlichen Erzeugnissen, in erster Reihe Butter, dann Geflügel und Wild, Käse, Honig, Fleisch, Gemüse, Blumen, nach den Städten. Erfahrungsgemäſs hat dieser Versand in den letzten Jahren auſserordentlich zugenommen, besonders aus den östlichen Teilen Preuſsens. Weder die Post- noch die Reichsstatistik berichtet über die kleinen Ortschaften, welche hier als Aufgabepostämter hauptsächlich in Betracht kommen; ein direkter Vergleich für typische Postämter ist also unmöglich. Die Einwirkungen dieses Versandes im ganzen lassen sich jedoch aus der Poststatistik sehr gut nachweisen.

Aus der Tabelle 11 (S. 60) geht hervor, daſs die Packetaufgabe in den 39 Ober-Postdirektions-Bezirken in den letzten fünf Jahren 1885—90[3])

---

[1]) cf. 33d Report of the Postmaster General, S. 5; 34th Report, S. 3; 35th Report, S. 4.

[2]) Postordnung vom 8. März 1879 § 11a, bei Fischer, Post- und Telegraphengesetzgebung, S. 142.

[3]) Ein Vergleich 1880—85 läſst sich nicht aufstellen, da die Zahl der im

Tabelle 11.

Ober-Postdirektionsbezirk	Prozentualische Steigerung der pro Kopf Packet-Aufgabe 1890 gegen 1885			Es wohnen aufserhalb der Orte mit Postämtern erster Klasse % der Bezirksbevölkerung 1890
	bei den sämtlichen Postämtern	bei solchen erster Klasse	bei den sonstigen Postanstalten	
Hamburg	4	—1	77	30
Breslau	24	1	59	67
Darmstadt	28	12	57	76
Liegnitz	18	4	55	79
Oppeln	23	3	54	84
Schwerin	28	10	53	72
Königsberg	30	19	46	76
Cöslin	42	25	46	86
Hannover	19	3	46	67
Metz	29	11	46	83
Kiel	19	—3	45	77
Leipzig	10	—5	43	53
Braunschweig	33	21	42	70
Danzig	29	8	41	77
Frankfurt a/M.	13	5	40	63
Strafsburg	19	9	40	73
Gumbinnen	34	21	39	88
Erfurt	10	—8	39	70
Minden	21	17	39	81
Kassel	21	6	38	81
Dresden	15	2	38	63
Stettin	20	8	37	71
Trier	29	12	36	85
Karlsruhe	27	6	36	72
Posen	26	13	36	83
Oldenburg	22	11	35	82
Bromberg	26	9	32	87
Halle	24	9	29	74
Konstanz	11	—8	23	84
Frankfurt a/O.	28	17	23	74
Magdeburg	24	4	22	62
Coblenz	17	9	18	87
Potsdam	24	29	15	74
Cöln	4	—22	14	54
Aachen	12	1	13	71
Arnsberg	8	4	12	69
Düsseldorf	4	0	9	51
Bremen	29	35	5	67
Münster	10	12	0	80

weitaus nicht so rasch bei den Postämtern erster Klasse, wie bei den sonstigen Postanstalten, d. h. auf dem Lande zugenommen hat. Nur Bremen, Münster und Potsdam zeigen das umgekehrte Verhältnis. Übrigens ist die Zunahme der ländlichen Packetaufgabe im ganzen in den landwirtschaftlichen Bezirken am stärksten (es stehen unter dem ersten Drittel Liegnitz, Oppeln, Schwerin, Königsberg, Cöslin, Kiel) und in den Industriebezirken am schwächsten (es stehen unter dem letzten Drittel Bremen, Düsseldorf, Aachen, Cöln, Magdeburg und Potsdam). [1]) Die in den ersterwähnten Bezirken bei den Postämtern erster Klasse vorkommende starke Steigerung (Schwerin 10, Königsberg 19, Cöslin 25 Prozent) rührt hauptsächlich von Postämtern her, welche ein entschieden kleinstädtisches Gepräge tragen. Abgesehen von Königsberg selbst, Rostock, Schwerin und Stolp handelt es sich nämlich um lauter Kleinstädte. Ähnlich ist die Sachlage in Gumbinnen, Posen und Oldenburg. Hier kommt zu der Steigerung der Packetaufgabe auf dem Lande noch eine beinahe gleiche Steigerung bei den Postämtern erster Klasse, welche wirtschaftlich kaum von den kleineren Postanstalten zu unterscheiden sind, hinzu. Diese Thatsache wird durch die folgende Tabelle der Bezirke veranschaulicht, in welchen, abgesehen von Berlin und den unberechenbaren Ober-Postdirektionsbezirken Braunschweig, Bremen, Hamburg, Hannover und Kiel, die Landwirtschaft am stärksten bezw. am schwächsten vertreten ist, nämlich mit mehr als 550 bezw. weniger als 375 von 1000 Einwohnern.

(siehe Tabelle 12 Seite 62)

In den ersten 8 (landwirtschaftlichen) Ober-Postdirektionsbezirken ist die Gesamtaufgabe, in den letzten 8 Bezirken der Gesamteingang der Packete entschieden stärker gestiegen. Und zwar ist bei den ersteren für die Postämter erster Klase, mit Ausnahme der in Schwerin, Bromberg, Posen und Danzig gelegenen Postämter, und bei den sonstigen

---

ganzen Ober-Postdirektionsbezirk aufgegebenen Packete erst vom Jahrgang 1884 an gegeben wird.

[1]) Die aufserordentliche prozentuelle Zunahme bei den Postanstalten untergeordneter Bedeutung im Bezirke Hamburg ist absolut eine kleine. Da in diesem Bezirke nur 30 Prozent der Bevölkerung im Bereiche solcher Postanstalten wohnten (gegen 51 in Düsseldorf, 53 in Leipzig, 54 in Cöln und in den übrigen Bezirken mehr als 60 Prozent), so darf Hamburg in dieser Hinsicht gewissermafsen als ein Ausnahmefall, ähnlich wie Berlin, angesehen werden. Die Steigerung des ganzen Bezirksverkehrs (4 Prozent) steht auf gleicher Stufe mit der Cölns und Düsseldorfs und ist mit die kleinste im Postgebiet vorkommende.

Tabelle 12.

Ober-Post-direktions-bezirk	Von 1000 Einwohnern gehören zur Landwirtschaft (i. J. 1882)	Steigerung des Packetverkehrs 1885—1890					
		überhaupt		bei den Postämtern 1. Kl.		bei den sonstigen Postanstalten	
		aufgegebene	eingegangene	aufgegebene	eingegangene	aufgegebene	eingegangene
Gumbinnen . .	715	34	19	21	12	39	12
Schwerin . . .	675	28	21	10	11	53	19
Bromberg. . .	669	26	19	9	21	32	15
Cöslin	656	42	21	25	12	46	16
Posen	652	26	9	13	20	36	14
Königsberg . .	597	30	18	19	11	46	14
Oldenburg . .	581	22	9	11	10	35	15
Danzig. . . .	574	29	23	8	27	41	20
Düsseldorf . .	174	4	13	0	8	9	17
Leipzig . . .	189	10	15	—5	0	43	33
Arnsberg . . .	198	8	12	4	8	12	16
Dresden . . .	239	15	25	2	11	38	42
Aachen . . .	326	12	16	1	18	13	1
Cöln	330	4	11	—22	14	14	22
Frankfurt a/M..	352	13	21	5	12	40	29
Erfurt	360	10	18	—8	7	39	20

Postanstalten jedes Bezirks ohne Ausnahme die Packetaufgabe stärker gestiegen als der Packeteingang; dagegen haben die letzteren das umgekehrte Verhältnis aufzuweisen, nämlich eine stärkere Steigerung des Packeteinganges bei sämtlichen Postämtern erster Klasse und bei den sonstigen Postanstalten mit Ausnahme der in den Bezirken Leipzig, Aachen, Frankfurt a/Main und Erfurt gelegenen. Das heifst also: der Packetverkehr von den Städten nach dem Lande ist in den letzten 5 Jahren weniger gestiegen als der Packetverkehr vom Lande nach den Städten. Diese Erscheinung ist vor allem auf den obengenannten landwirtschaftlichen Versand zurückzuführen.

Welchen Umfang dieser Versand angenommen hat, dürften folgende Beispiele zeigen. Bei regem Verkehr treffen auf dem Schlesischen Bahnhof in Berlin täglich 3000 Packete mit Butter ein. Dieselben kommen aus ganz Ostpreufsen, vornehmlich aber aus dem Regierungsbezirk Gumbinnen. Folgende Tabelle zeigt den Umschwung des dortigen Verkehrs:

Tabelle 13.

Ober-Postdirektionsbezirk Gumbinnen
(sämtliche Postanstalten)

Jahr	Einwohnerzahl	Packete ohne Wertangabe eingegangen Stückzahl	eingegangen auf 100 Kopf	Packete ohne Wertangabe aufgegeben Stückzahl	aufgegeben auf 100 Kopf	Es sind Packete mehr eingegangen Stückzahl	eingegangen auf 100 Kopf	Es sind Packete mehr aufgegeben Stückzahl	aufgegeben auf 100 Kopf
1884		828 500	107	808 100	104	20 400	3		
1885	773 729	925 000	120	856 500	111	68 500	9		
1886		875 800	113	869 300	112	6 500	1		
1887		916 094	118	918 044	119			1 950	1
1888		948 642	123	1 016 258	131			67 606	8
1889		991 774	128	1 138 980	147			147 206	19
1890	768 168	1 091 915	142	1 145 951	149			53 036	7
				Postämter I. Klasse					
1884		390 000	480	291 470	359	98 530	121		
1885	81 239	472 000	581	326 230	401	145 770	180		
1886		440 521	542	323 766	399	116 755	143		
1887		472 023	581	341 682	420	130 341	161		
1888		482 801	594	362 901	446	119 900	148		
1889		527 198	648	396 325	488	130 873	160		
1890	91 145	599 388	657	446 509	489	152 779	167		
				Sonstige Postanstalten					
1884		438 500	63	516 630	72			78 130	9
1885	692 490	453 000	65	530 270	74			77 270	9
1886		435 279	63	545 534	76			110 255	13
1887		444 071	64	576 362	83			132 291	19
1888		455 841	66	753 357	107			297 516	43
1889		464 576	67	742 555	107			277 979	40
1890	677 023	492 527	73	699 442	108			206 915	29

Die Ortschaft Stonischken (im Jahre 1880 100 Einwohner) allein liefert täglich so viele Fäſschen Butter, daſs regelmäſsig zur Aufnahme derselben ein Extra-Postbeiwagen in den Bahnzug eingestellt werden muſs. Solche Butter-Packete gelangen vielfach direkt an die Konsumenten, mitunter aber, wie die zahlreichen Käse-Packete, auch an Handlungen. Neben den Molkereierzeugnissen spielen in dieser Gegend auch Geflügel, hauptsächlich Gänse, und Fleisch eine Rolle. Aus Ostfriesland (Ober-Postdirektionsbezirk Oldenburg) ist Fleisch sogar zu den Hauptversandgegenständen zu zählen. Von der Lüneburger Heide wird in letzter Zeit viel Honig, besonders nach Berlin, verschickt.

Daſs der Versand vom Lande in England 1882—85 rascher zunahm als der Versand aus den Städten,[1]) dürfte teilweise von der lebhaften Konkurrenz abhängen, welche die Packetgesellschaft, natürlich in der Hauptsache auf dem Gebiete des städtischen Versands, der Postanstalt macht.

Die Beförderungsrichtung der Packete im internationalen Verkehr scheint bis jetzt hauptsächlich den Einfluſs der Industrie zu zeigen: im Jahre 1888 betrug die Stückzahl der kleineren Packete (bis 3 resp. 5 kg, also mit Ausschluſs der sogen. „Postfrachtstücken") im Verkehr zwischen Deutschland und:

	nach	von
Österreich-Ungarn	1 183 130	977 360
Dänemark	256 030	21 050
Italien	171 740	36 890
der Schweiz	619 500	283 160
Spanien	41 010	3 380
Frankreich	309 110	377 080
Groſsbritannien	64 380	136 390
ganz Europa	3 170 110	1 997 620 [2])

Die groſsartige Entwickelung dieses landwirtschaftlichen Versands mittels der Deutschen Packetpost liefert ein so schönes Beispiel der Zweckmäſsigkeit einer staatlichen Verwaltung der Verkehrsmittel, wie es in der ganzen Geschichte des Postwesens kaum ein zweites geben dürfte. Privatunternehmer hätten wohl nie das anfängliche Opfer gebracht, welches nötig war, diesen Versand ins Leben zu rufen und groſs zu ziehen.

[1]) Postarchiv 1885 S. 496.
[2]) Postarchiv 1890, S. 10.

3. Der Packetpostverkehr in den Grofsstädten.

Die rasche Zunahme des Packetversands vom Lande nach den Städten und die langsamere Zunahme desselben in der umgekehrten Richtung ergibt sich aus der Statistik des grofsstädtischen Postpacketverkehrs. [1])

Die Zahl der im ganzen Reichspostgebiet auf 100 Kopf aufgegebenen Packete betrug im Jahre 1880 152 und stieg im Jahre 1885 auf 195, im Jahre 1890 auf 229, d. h. im Verhältnis von 100 zu 131 zu 151. Die Steigerung der grofsstädtischen Packetaufgabe ist im ganzen viel geringer gewesen. Unter den 23 Grofsstädten wird die obenerwähnte Durchschnittszahl des Reichspostgebietes nur von Bremen und Altona übertroffen, und die aufserordentliche Steigerung in letzterer Stadt ist hauptsächlich auf ihre poststatistische Vereinigung mit Ottensen (siehe oben S. 51) zurückzuführen. Auch weisen hinsichtlich der eingegangenen Packete Hamburg, Hannover, Altona, Bremen und Strafsburg eine gröfsere als die durchschnittliche Verkehrssteigerung auf. Bezeichnend aber ist es, dafs während in dem Zeitraum von 1880—85 die Packetaufgabe in Berlin, Hamburg, Leipzig, Dresden, Altona, Bremen, Stettin und Barmen rascher als der Packeteingang gestiegen war, für den Zeitraum 1880—90 nur Leipzig, Bremen und Altona dasselbe Verhältnis zeigen. Diese allgemeine Verschiebung des grofsstädtischen Packetverkehrs ist nicht nur qualitativ, sondern auch quantitativ von hoher Bedeutung, da derselbe etwa 40 Prozent des Gesamtverkehrs beträgt.

4. Einflufs der Wohlhabenheit der Bevölkerung auf den Packetpostverkehr.

Mit der Wohlhabenheit der einkommensteuerpflichtigen Bevölkerung steht der Packetverkehr in einem nicht so engen Zusammenhange, als man erwarten sollte. Hier läfst sich ein Vergleich für das ganze Reichs-Postgebiet nicht aufstellen, sondern nur für Preufsen, und auch dies nur durch eine Gegenüberstellung der Ober-Postdirektions- und Regierungsbezirke, die allerdings, wie oben erwähnt, nur unvoll-

---

[1]) Tabelle 14 S. 66.

Tabelle 14.

Statistik des Post-Packetverkehrs der Grofsstädte.

(Packete ohne Wertangabe.)

Jahr	Aufgegebene P. auf 100 Kopf	Aufgegebene P. Verhältnis	Eingegangene P. auf 100 Kopf	Eingegangene P. Verhältnis	Aufgegebene P. auf 100 Kopf	Aufgegebene P. Verhältnis	Eingegangene P. auf 100 Kopf	Eingegangene P. Verhältnis	Aufgegebene P. auf 100 Kopf	Aufgegebene P. Verhältnis	Eingegangene P. auf 100 Kopf	Eingegangene P. Verhältnis
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
	Durchschnittlich in dem Reichs-Postgebiet	1880 = 100			Berlin				Hamburg			
1880	152	100	148	100	588	100	300	100	278	100	230	100
1885	195	131	190	128	738	125	356	118	334	120	257	112
1890	229	151	228	154	746	127	405	135	378	132	365	158
	Leipzig				Breslau				Dresden			
1880	1011	100	543	100	480	100	354	100	501	100	355	100
1885	1228	121	631	116	554	115	407	115	561	112	393	111
1890	1041	103	521	96	571	119	446	126	589	117	459	129
	Cöln				Magdeburg				Frankfurt a/M.			
1880	888	100	603	100	399	100	360	100	864	100	525	100
1885	732	83	579	96	441	110	442	123	1021	118	632	120
1890	685	78	590	98	420	105	396	110	1015	117	796	151
	Hannover				Königsberg i/P.				Chemnitz			
1880	486	100	373	100	337	100	408	100	466	100	315	100
1885	615	127	546	146	366	109	450	110	579	124	413	131
1890	599	123	599	161	411	122	502	123	626	147	465	148
	Düsseldorf				Altona				Elberfeld			
1880	410	100	407	100	94	100	120	100	652	100	378	100
1885	440	107	462	113	150	159	139	116	751	115	460	122
1890	424	103	475	117	288	307	209	174	723	111	536	144
	Bremen				Strassburg				Danzig			
1880	236	100	230	100	494	100	357	100	226	100	282	100
1885	314	133	286	124	479	96	426	119	262	116	329	117
1890	447	189	396	169	497	101	599	168	280	124	412	146
	Stettin				Barmen				Krefeld			
1880	437	100	368	100	555	100	234	100	622	100	367	100
1885	594	135	407	111	799	144	324	138	706	113	431	118
1890	582	133	499	135	804	145	353	151	684	110	442	120
	Aachen				Halle a/S.				Braunschweig			
1880	363	100	304	100	372	100	373	100	404	100	334	100
1885	406	112	369	121	426	114	452	121	434	107	396	119
1890	424	117	421	138	442	119	494	132	525	130	459	137

kommen sein kann. In der folgenden Tabelle[1]) werden die Regierungsbezirke (abgesehen von Erfurt, wo die Verschiedenheit zwischen Regierungs- und Ober-Postdirektionsbezirk zu grofs ist) wesentlich nach der Höhe des durchschnittlichen Einkommens der Zensiten im Jahre 1888 absteigend geordnet. Hinzugefügt wird die Zahl der 1890 aufgegebenen und eingegangenen Packete auf 100 Kopf der Bevölkerung in den entsprechenden Ober-Postdirektionsbezirken (siehe S. 68).

Trennt man nun die Tabelle in drei Gruppen von je 9 Ober-Postdirektionsbezirken, so zeigt die Mehraufgabe bezw. der Mehrempfang von Packeten in den einzelnen Gruppen eine bemerkenswerte Verschiedenheit. In der ersten Gruppe hatten 1890 fünf Bezirke, in der zweiten zwei, in der dritten kein Bezirk eine Packetmehraufgabe. Aufserdem war der Mehrempfang in der ersten und in der letzten Gruppe schwächer als in der zweiten. — Summe der Minuszahlen: erste Gruppe 113, zweite Gruppe 394, dritte Gruppe 132. Der Vergleich mit den 1885er Zuständen (Spalte 7) zeigt, dafs dieser Unterschied zugenommen hat. Die Summen der drei Minuszahlen sind: erste Gruppe 122 im Jahre 1885 gegen 113 im Jahre 1890, zweite Gruppe 370 gegen 452, und dritte Gruppe 173 gegen 132. Ferner läfst die Differenz zwischen der percapita Mehraufgabe bezw. dem percapita Mehreingang 1885 und 1890 auf eine bedeutende Verschiebung des Verkehrs schliefsen. In der ersten Gruppe ist die Mehraufgabe gesunken bezw. der Mehreingang gestiegen bei 6 Bezirken, in der zweiten Gruppe auch bei 6 Bezirken, aber in einer gleichmäfsigen Verteilung auf dieselben, in der dritten Gruppe bei 3 Bezirken.

Hier zeigt sich wieder, dafs die industriell-grofsstädtische Bevölkerung und auch der neue Umschwung zu Gunsten der Landwirtschaft von Einflufs ist. Die erste Gruppe enthält 10, die zweite 4, die dritte 2 der 16 preufsischen Grofsstädte. Auf die erste Gruppe fällt kein überwiegend landwirtschaftlicher, auf die letzte Gruppe kein überwiegend industrieller Bezirk. Es scheint also, dafs die Wohlhabenheit der Bevölkerung von geringerem Einflufs auf den Packetverkehr ist, als ihre Verteilung auf Stadt und Land und namentlich als die vorherrschenden Berufe. Die Wohlhabenheit scheint nur insoweit mafsgebend, als sie durch die erwähnten wirtschaftlichen Momente, welche den Verkehr beeinflussen, erzeugt wird.

---

[1]) Nach Soetbeer. Zusammenstellung aus den Veranlagungen zur Einkommensteuer u. s. w. Conrads Jahrbücher, N. F. XIX, 1889, S. 168—169.

Tabelle 15.

Regierungs-bezirk	Durch-schnitts-Einkommen pro Zensit M.	Ober-Post-direktions-bezirk	Packete auf 100 Kopf 1890 aufgegeben	eingegangen	+ mehr aufgegeben − mehr eingegangen 1890	+ mehr aufgegeben − mehr eingegangen 1885	Mehraufgabe gesunken bez. Mehreingang gestiegen um	Mehraufgabe gestiegen bez. Mehreingang gesunken um
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Berlin . . .	12 139	Berlin	743	405	+342	+382	40	
Cöln	10 664	Cöln	351	350	+ 1	+ 22	21	
Wiesbaden .	9 921	Frankfurt a/M.	338	331	+ 7	+ 24	14	
Aachen . . .	9 603	Aachen	179	202	— 23	— 16	5	
Magdeburg .	9 501	Magdeburg	219	247	— 28	— 43		15
Breslau . . .	9 416	Breslau	223	212	+ 11	+ 7		4
Düsseldorf. .	9 011	Düsseldorf	326	291	+ 35	+ 51	16	
Münster . .	8 530	Münster	155	189	— 34	— 33	1	
Oppeln . . .	8 506	Oppeln	95	123	— 28	— 30		2
Potsdam . .	8 208	Potsdam	172	247	— 75	— 60	15	
Liegnitz . .	8 099	Liegnitz	176	189	— 13	— 8	5	
Stettin . . . Stralsund . .	8 271 7 692	Stettin	192	216	— 24	— 1	23	
Merseburg. .	7 998	Halle	164	213	— 49	— 52		3
Trier . . .	7 892	Trier	121	164	— 43	— 37	6	
Königsberg .	7 684	Königsberg	131	179	— 48	— 51		3
Arnsberg . .	7 423	Arnsberg	183	236	— 53	— 30	23	
Posen . . .	7 398	Posen	113	146	— 33	— 42		9
Danzig . . .	7 316	Danzig	128	184	— 56	— 50	6	
Coblenz . .	7 308	Coblenz	165	223	— 58	— 39	19	
Schleswig . .	7 308	Kiel	215	226	— 11	— 1	10	
Frankfurt a/O.	7 197	Frankfurt a/O.	169	189	— 20	— 27		7
Hannover . . Hildesheim . Lüneburg . . Stade . . .	7 127 6 999	Hannover	236	251	— 15	— 17		2
Minden . . .	7 030	Minden	198	187	+ 11	+ 9		2
Cöslin . . .	6 787	Cöslin	136	144	— 8	— 24		16
Aurich . . . Osnabrück .	6 643	Oldenburg	158	178	— 20	— 34		14
Marienwerder Bromberg . .	6 699 6 498	Bromberg	97	147	— 50	— 47	3	
Kassel . . .	6 602	Kassel	183	200	— 17	— 15	2	
Gumbinnen .	6 078	Gumbinnen	149	142	+ 7	— 8		15

5. Einflufs der Packetpost auf die Absatzverhältnisse einzelner Industriezweige.

Aus vorhergehender Darstellung dürfte erhellen, dafs die Packetpost thatsächlich nach beiden Richtungen hin, sowohl zentralisierend als dezentralisierend gewirkt hat. Jedoch scheint die zentralisierende Wirkung, soweit sie die Grofsstädte betrifft, in den letzten Jahren nicht besonders stark, sogar mitunter geradezu schwach zu sein. Auch von gewissen konzentrierten Spezialindustrieen hat die Packetpost neuerdings eine im Verhältnis zum Gesamtpostverkehr zunehmende Benutzung vielfach nicht erfahren. Denn der Geschäftsgang hat sich durch Einwirkung der Packetpost vielfach geändert.

Früher pflegten die Reisenden der Detailhändler die Industriezentren ein- oder zweimal im Jahre zu besuchen. Von den Fabrikanten wurden ihnen die Muster vorgelegt und Bestellungen für das Jahr bezw. Halbjahr entgegengenommen. Oder aber die Geschäftsreisenden sammelten die Bestellungen für die Fabriken ein. Diese Bestellungen wurden dann vereinigt, ausgearbeitet und die Waren den Händlern per Eisenbahn zugeschickt. Die bequeme Beförderungsgelegenheit der Packetpost hat vieles daran geändert. Der Händler, der jederzeit die Waren beliebig kommen lassen kann, hat es nicht mehr nötig, Reisende nach dem Hauptsitz der Industrie zu senden, und infolgedessen macht er dort keine weiteren Massenbestellungen. Vielmehr bestellt er im Bedarfsfalle geringe Quantitäten, die er nunmehr mit der Post zugeschickt bekommt. Anderseits kann der Fabrikant sich nicht nach kleineren Bestellungen richten, und ist daher gezwungen, auf Lager zu arbeiten. Ein solches Verhältnis ist dem Fabrikanten natürlich unwillkommen, da er ein gröfseres Betriebskapital verwenden mufs [1]) und dabei nicht im stande ist, den vermutlichen Geschäftsgang des Jahres so gut wie früher in voraus zu übersehen. Dieser Umstand führt den Fabrikanten weiterhin dazu, in geeigneten Fällen Teillager, Verkaufsfilialen einzurichten. Diese Filialen [2]) versorgt er selbstver-

---

[1]) Hierin ist für den Produzenten die Kehrseite des von Haafs (S. 68) betonten Vorteils eines durch die Packetpost ermöglichten raschen Absatzes zu ersehen.

[2]) Über die Gründung von Filialen als Folge des packetpostmäfsigen Absatzes vgl. Haafs, Die Post, S. 70—71. Derselbe Vorgang zeigt sich z. B. bei der Markneukirchner Musikinstrumenten-Fabrikation und dem plauenschen Stickerei-

ständlich nicht in kleinen Mengen durch die Post, sondern in gröfseren Mengen durch Bahnfracht, da es für ihn gleichgültig ist, wo die Waren lagern. Dafs der Zentralisation der Spezialindustrie hierdurch ein Ende gemacht wird, kann selbstverständlich nicht behauptet werden. Sie kommt nur nicht mehr im Postpacketverkehr zum Vorschein. Die Packetpost hat nichtsdestoweniger ihrer Zeit erheblich zu solcher Zentralisation beigetragen; und dafs die Periode ihres gröfsten Einflusses in dieser Richtung vielleicht vorbei ist, darf nicht zur Verkennung dieser Thatsache führen. Unzweifelhaft hat die Möglichkeit, den Absatz bis zu sehr entfernten Gegenden ausdehnen zu können, ohne dafs die Transportkosten sich mit den wachsenden Entfernungen erhöhen, die Filialgründung wenn nicht ausschliefslich herbeigeführt, so doch wesentlich beschleunigt. Dieses wird selbstverständlich nicht für alle Industriezweige sondern nur für solche behauptet, deren Erzeugnisse sich zum Packetpostversandt eignen.

Den Einflufs der Packetpost in dieser Hinsicht kann man leicht unterschätzen. Es handelt sich um Waren von wirklich erheblicher Menge und Wert; z. B. betrug das Gewicht der in Solingen im Jahre 1889 aufgegebenen Packete ohne Wertangabe (bei niedrig gerechnetem Durchschnittsgewicht von 4 kg) mehr als 830 Zentnertonnen, der Wert derselben (bei angenommenem Durchschnittswert von 6 Mark pro Kilogramm — dem Schadenersatz für Packete ohne Wertangabe) mehr als 4 980 000 Mark. Der Greizer Packetversand (abgesehen von den Wertpacketen) hatte im nämlichen Jahr, bei ähnlichen Gewichts- und Wertsätzen, einen Gesamtwert von mehr als 15 300 000 Mark. Der Packetverkehr dürfte also unter Umständen umfangreich genug sein, einen solchen Einflufs thatsächlich auszuüben.

---

und Konfektionsgeschäft. — Bein, Die Industrie des sächsischen Voigtlandes. I, 57 und II, 408—409. Vergl. oben S. 53—55.

III.

Das Rechtsverhältnis der Post zu den Eisenbahnen.

1. Im Auslande.

In sämtlichen dem Weltpostverein angehörigen Ländern, mit Ausnahme des Britischen Reiches, der Vereinigten Staaten von Nord-Amerika und Japans, [1]) sind die Eisenbahnverwaltungen, sowohl Staatsbahnen als Privatgesellschaften, verpflichtet, gewisse Leistungen zu Gunsten der Postanstalt zu übernehmen, und zwar regelmäfsig entweder unentgeltlich oder gegen geringe Vergütung. Diese Verpflichtungen werden entweder in den Konzessionsurkunden der betreffenden Gesellschaften festgestellt oder durch die Gesetzgebung geregelt.

Das österreichische Konzessionsgesetz vom Jahre 1838 verpflichtet die Eisenbahnunternehmer, alle Briefe, Schriften und Amtspackete ohne Vergütung, andere Poststücke aber gegen ein durch Übereinkommen festzusetzendes Entgelt zu befördern, wobei als Richtschnur dienen sollte, dafs Private für ihre bei einem Postamt aufgegebenen Poststücke keine gröfsere Zahlung zu leisten haben, als wenn sie dieselben der Eisenbahn unmittelbar zur Beförderung übergeben würden, und dafs vier Prozent der Brutto-Einahme an die Postanstalt überlassen werden sollten. Auch sollte dem Finanzministerium das Recht zustehen, bei Personentransporten zwischen Orten, welche durch Eisen-

[1]) Veredarius, Buch von der Weltpost, S. 183. Auch in einzelnen britischen Kolonieen, z. B. Canada und in Britisch-Indien, hat die Post weitgehendere Vorrechte den Eisenbahngesellschaften gegenüber, und in Australien und der Kap-Kolonie bestehen in der Hauptsache nur Staatsbahnen.

bahnen und Postkurse zugleich verbunden sind, eine mäſsige Abgabe zu erheben, sobald der Reinertrag der Eisenbahn mit Rücksicht auf den landesüblichen Zinsfuſs und Industriegewinn sich günstig stellen sollte. [1]) Die Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 dehnte diese Verpflichtungen auf die unentgeltliche Beförderung der Post und der begleitenden Beamten nach den vom Ministerium zu treffenden Vorschriften aus und räumte der Post auch das Recht ein, sich eigner Eisenbahnpostwagen zu bedienen. [2]) Auf diese Bestimmungen verweisen das Kozessionsgesetz vom 14. September 1854 und die später erteilten Konzessionen. [3])

In der Schweiz wurden die Eisenbahngesellschaften durch „Bundesgesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen" vom Jahre 1852 verpflichtet, alle dem Postzwange unterworfenen Sendungen und die hierzu gehörigen Kondukteure unentgeltlich zu befördern. Fahrende Postbüreaus waren von der eidgenossenschaftlichen Postverwaltung herzustellen und zu unterhalten. Für deren unentgeltlichen Transport aber sowie für die Beförderung der dazu gehörenden Postbeamten hatten die Eisenbahngesellschaften Sorge zu tragen. [4])

Für Frankreich, wo die meisten Eisenbahnurkunden nach einem allgemein gültigen Muster — „cahier modèle des charges" — in wörtlicher Übereinstimmung ausgestellt worden sind und sich nur durch die örtlichen Bezeichnungen wesentlich unterscheiden, dürfte es genügen, als Beispiel die der Orléans-Gesellschaft obliegenden Verpflichtungen vorzuführen. [5]) Die Gesellschaft ist u. a. verpflichtet, in jedem fahrplanmäſsigen Zuge zur Aufnahme der Postsendungen und der betreffenden Postbeamten zwei Wagenabteilungen II. Klasse zur Verfügung zu stellen, event. einen Postwagen unentgeltlich zu befördern; alltäglich einen besonderen regelmäſsigen Zug — „train journalier de la poste" — nach der gemeinschaftlichen Anordnung des Ministers für Ackerbau, Handel und Staatsbauten und des Finanzministers auf

---

[1]) Michel, Österreichs Eisenbahnrecht, S. 61—62.

[2]) Michel, Österreichs Eisenbahnrecht, S. 62.

[3]) Die bezüglichen Stellen aus sämtlichen Konzessionsurkunden und die noch geltende Gesetzgebung überhaupt finden sich im „Rechtsverhältnis der K. K. Postanstalt zu den Eisenbahnen in Östereich". Wien 1886.

[4]) Meili, Haftpflicht, S. 123—126.

[5]) Das „Konzessions-Bedingungsheft" ist in deutscher Übersetzung bei Aucoc: „Über die zur Entwickelung des französischen Eisenbahnnetzes angewendeten Mittel", S. 86—113, gegeben, die hier in Betracht kommende Stelle findet sich S. 105—107.

der ganzen Bahnstrecke hin und her unentgeltlich laufen zu lassen. Aufser diesem Zug können täglich auch andere Züge verlangt werden, deren Fahrt auf dieselbe Weise festgestellt wird, für welche aber die Gesellschaft eine Vergütung von 75 Centimes auf den Kilometer für den ersten Postwagen und 25 Centimes für jeden weiteren Postwagen verlangen kann. In diese Züge darf sie auch Wagen beliebiger Klasse zur Personen- und Güterbeförderung auf eigne Rechnung einstellen. Die Eisenbahnpostwagen sind auf Kosten der Postverwaltung zu erbauen. [1])

In Rufsland sind die Eisenbahnen verpflichtet, mit jedem fahrplanmäfsigen Zuge auf Verlangen der Postverwaltung die Postsendungen und das Begleitpersonal unentgeltlich zu befördern. [2])

In Bayern, [3]) Sachsen, [4]) den Niederlanden, [5]) und Italien [6]) wurden ähnliche Bestimmungen in die früheren Eisenbahnkonzessionsurkunden aufgenommen.

Die rechtliche Entstehungsgeschichte dieser Verpflichtungen ist in den erwähnten Ländern verschieden, je nachdem die Personenbeförderung von dem betreffendem Lande als ein Regal behandelt wurde oder nicht. In denjenigen Ländern, in denen eine monopolisierte Personenpost bestand, z. B. Deutschland, Österreich, sind die Verpflichtungen auf die Abtretungen dieses Staatsmonopols zu Gunsten der Eisenbahnen zurückzuführen. In anderen Ländern, in denen eine Personenpost nicht bestand, z. B. Frankreich, lassen sie sich durch die Mithilfe des Staates bei der Herstellung der Eisenbahnen sehr gut

[1]) Die Sekundärbahnen unterliegen etwas geringeren Verpflichtungen. Vergl. die Beziehung der französischen Post- und Telegraphenverwaltung zu den Sekundärbahnen. Postarchiv 1882, S. 65—71.

[2]) Veredarius, S. 183.

[3]) Die München-Augsburger Gesellschaft mufste alle Reitpostgegenstände, Frei- und Amtssendungen, sowie Kondukteure und Postwagen, unentgeltlich und zwar vom Postamtsgebäude zum Postamtsgebäude befördern — v. Reden, Die Eisenbahnen Deutschlands, Bd. 1 S. 91.

[4]) Die Verpflichtungen der Leipzig-Dresdener Kompanie werden unten angeführt werden.

[5]) Vergl. die durch königlichen Beschlufs vom 1. Juni 1836 genehmigte Konzession der Amsterdam-Haarlemer-Bahn (Art. 11) und diejenige der Haarlem-Rotterdamer-Bahn vom 22. Juni 1840, bei van Citters, Verzameling, Bd. 1 S. 45 bezw. 94.

[6]) Vgl. die Konzessionen der Torino-Savigliano-Bahn vom 9. Juli 1850 und der Genua-Voltri-Bahn vom 29. Juni 1853 Art. 49 in Raccolta dei leggi etcc. S. 11 bezw. 67.

erklären.[1]) In England unterliegen die Eisenbahngesellschaften, da die Eisenbahnen weder mit Staatshilfe erbaut waren, noch der Personentransport dort ein Staatsmonopol war, keinen solchen Verpflichtungen. Den englischen Eisenbahngesellschaften wurden durch Gesetz vom 14. August 1838 (1 u. 2 Vict. c. 98) ziemlich weitgehende Verpflichtungen zur Beförderung der Postsachen und Beamten, aber stets gegen eine kontraktlich event. durch Schiedsrichter festzustellende billige Entschädigung („reasonable remuneration") auferlegt. Durch 7 u. 8 Vict. c. 85 § 11; 31 u. 32 Vict. c. 119 § 36, 37; 36 u. 37 Vict. c. 48 § 18 bis 20 sind die Verpflichtungen erweitert, das Entschädigungsprinzip aber beibehalten worden.[2]) In den Vereinigten Staaten ist Staatshilfe durch Beschaffung von Geldmitteln und durch die Garantie von Zinsen oder Dividenden den Eisenbahnen vielfach zu gute gekommen. Da diese Hilfe aber sowie die Konzessionen von den Einzelstaaten (erstere auch vielfach von den Städten und Gemeinden)[3]) gegeben wurde, die Post dagegen eine Bundesanstalt war, so sind die Verhältnisse drüben ziemlich ähnlich wie in England.[4])

2. Das Verhältnis zu den Eisenbahnen in Deutschland.

a. Bis zum Erlafs des preufsischen Eisenbahngesetzes vom Jahre 1838.

Erste Anregung der Frage.

Für Preufsen (und mithin für das spätere deutsche Reichspost-Gebiet) wurde das Verhältnis der Eisenbahnen zur Post schon durch das noch heute für das preufsische Eisenbahnwesen mafsgebende Gesetz über

---

[1]) Aucoc: a. a. O. S. 1—84, besonders S. 38.

[2]) Browne & Theobald. Law of railway companies, S. 11—19, 657, 658. Vergl. Cohn, Untersuchungen über die englische Eisenbahnpolitik II, 150—173.

[3]) Plehn, Das Kreditwesen der Staaten und Städte der Nordamerikanischen Union, Jena 1891, S. 20—21 und 83.

[4]) Die mit Landesschenkungen von der Union unterstützten Bahnen sind durch Gesetz vom 8. Juni 1872 § 14 und Novelle vom 3. März 1873 verpflichtet, die Postbeförderung: „at such prices as Congrefs may by law provide" zu übernehmen, und andere Vorschriften für die kontraktlich zu regelnden Verhältnisse sind auch durch Gesetzgebung getroffen worden, doch bleibt der Zustand ein sehr unvollkommener. Vergl.: Das Verhältnis der amerikanischen Postverwaltung zu den Eisenbahngesellschaften, Postarchiv 1881, S. 80—86, und Meili, Haftpflicht, S. 135 bis 136.

die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 (Gesetz-Sammlung S. 505) geregelt. Als die Frage der Anlegung von Eisenbahnen in Deutschland erst mit Erfolg durch Friedrich List [1]) in Erwägung gebracht wurde, war in Deutschland das Recht, Personen und Postgüter zwischen bestimmten Orten zu bestimmten Stunden zu befördern, beinahe überall entweder ein von der Postverwaltung selbst ausgeübtes, oder aber ein an einen Privaten verpachtetes Monopol. Es war also nötig, wenn die Eisenbahnen überhaupt zu stande kommen sollten, dafs wenigstens ein Teil der Rechte der Postverwaltungen an sie abgetreten wurden, und schon dadurch war die Notwendigkeit einer Regelung des Verhältnisses der Eisenbahnen zur Post gegeben. Eine solche Regelung fand zum ersten Male in Deutschland durch die am 6. Mai 1835 genehmigten Statuten der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompanie statt. [2]) Die Hauptbestimmungen waren:

Die Eisenbahn übernimmt sämtliche Gegenstände der Reitpost mit Einschlufs der Zeitungen zum unentgeltlichen Transport. Der Postzwang wird für Packete bis zum Einzelgewicht von 20 Pfund aufrecht erhalten; die Postverwaltung ist aber verpflichtet, alle auf dem Postkurs zwischen Leipzig und Dresden über Oschatz zur Beförderung kommenden Fahrpostsendungen zum Transport der Eisenbahn zu übergeben und solchen Transport mit $^3/_4$ des gewöhnlichen Preises zu vergüten. Die Eisenbahn mufs die Postverwaltung für den Ausfall an Personengeldern entschädigen, und zwar in den ersten 3 Jahren nach Eröffnung der Bahn mit jährlich 10 000 Thalern. Diese Summe, welche hinter dem bisherigen Betrage des Personengeldes bedeutend zurückblieb, sollte nach den ersten 3 Jahren auf 12 000 Thaler erhöht werden, wenn die Rente der Aktien jährlich $4^1/_2$% betrug; bis auf 15 000 Thaler, wenn solche bis auf 5% stieg. Indessen haben diese ersten sächsischen Bestimmungen auf das Reichspostwesen keine unmittelbare Einwirkung gehabt, da dieses bekanntlich aus dem Postwesen des Norddeutschen Bundes hervorgegangen ist, welch letzteres wiederum auf dem Preufsens beruht. Die Aufmerksamkeit der preufsischen

---

[1]) Häuser, Lists Leben, S. 196 ff. Niedermüller, Die Leipzig-Dresdener Eisenbahn, ein Werk Fr. Lists, S. 21 ff. Die Leipzig-Dresdener Eisenbahn, Denkschrift S. 3—4. Über die früher erfolglos gebliebene Agitation Friedrich Harkorts cf. Cohn: Die Anfänge des deutschen Eisenbahnwesens, Zeitschrift f. Staatswissenschaften 1891, Bd. XLVII S. 663—670.

[2]) Dekret, die Allerhöchst und Höchste Genehmigung der Einrichtung einer Eisenbahn zwischen Dresden und Leipzig, sowie des nachstehenden Entwurfs der Statuten der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Kompanie betr., § 6.

Staatsregierung wurde aber bald auf die ganze Eisenbahnfrage und damit auch auf diesen Punkt, auf das Verhältnis der Eisenbahn zur Post, gelenkt. Als List nach erfolgreicher Unterzeichnung der Aktien der Leipzig-Dresdener Eisenbahn (14. Mai 1835) sich nach Berlin begab,[1]) um sich um die Konzession einer Hamburg-Berlin-Magdeburg-Leipziger Bahn zu bewerben, stellte er als die zweite seiner am 21. Mai 1835 vorgeschlagenen Bedingungen (deren erste der Verzicht auf jede Staatsunterstützung war) die Pflicht der Gesellschaft auf: „für alle Ausfälle der Post- und Strafsenverwaltung den Staat zu entschädigen“.[2]) Da List aber keine Antwort bekam, so richtete er am 12. Juni in Gemeinschaft mit einer Anzahl der angesehensten Bankhäuser Berlins eine neue Eingabe an den König, welche sich in der Hauptsache an seine Eingabe vom 21. Mai anschlofs.[3])

Als List und Genossen ihre Agitation fortsetzten, tauchten Mitbewerber für die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Konzession auf. Schon am 22. Mai richteten die Vorsteher der Ältesten der Magdeburger Kaufmannschaft an den Wirkl. Geheimen Rat Rother, Chef des Departements für Handel, Fabrikation und Bauwesen, eine kurze Eingabe, welcher das Statut der Leipzig-Dresdener Bahn beigelegt war, und durch welche angefragt wurde, ob die Genehmigung ähnlicher Bedingungen seitens der Regierung für die von Magdeburger Unternehmern projektierte Magdeburg-Leipziger Eisenbahn zu erwarten wäre. Am 29. Mai antwortete der Ministerialdirektor Beuth, dafs die Frage, welche Bedingungen für das Unternehmen festzustellen wären, sich erst nach stattgehabter Beratung der Regierung beantworten liefse, dafs es jedoch schon jetzt aufser anderen Punkten feststände, dafs jedenfalls über das Verhältnis zur Post mit dem Generalpostmeister zu verhandeln sei.[4]) Am 17. Juni wandten sich die Magdeburger, an deren Spitze jetzt Oberbürgermeister Franke stand, direkt an die Allerhöchste Stelle und baten, dafs die Ausführung einer Bahn von Magdeburg nach Leipzig ihnen und nicht List anvertraut werden solle. Am folgenden Tage änderten List und seine Genossen ihre Anträge vom 12. Juni dahin ab, dafs sie jetzt eine Eisenbahn von Hamburg nach Berlin und von Berlin direkt nach Leipzig ohne Berührung von Magde-

---

[1]) Häuser a. a. O. S. 217—219.

[2]) v. d. Leyen, Die Entstehung der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn, Archiv für Eisenbahnwesen III, 238. Niedermüller, S. 63—64.

[3]) v. d. Leyen a. a. O. S. 242.

[4]) v. d. Leyen a. a. O. S. 245.

burg bauen wollten.[1]) Es lagen also drei Eingaben vor, die erste von List und Genossen vom 12. Juni, diejenige der Magdeburger vom 17. Juni und die zweite von List und Genossen vom 18. Juni,[2]) welche durch Allerhöchste Kabinetsordre vom 14. Juli dem um den Chausseebau verdienten[3]) Wirkl. Geh. Rat Rother mit dem Auftrage überwiesen wurden, die eingereichten Vorschläge im allgemeinen und im speziellen gründlich zu prüfen und möglichst bald zu begutachten. In seinem unterm 16. August 1835 abgegebenen Berichte, welcher die wesentliche Grundlage des späteren Eisenbahnunternehmungsgesetzes von 1838 bildete, nahm Rother gegen die Listschen Anträge eine entschieden ablehnende Stellung ein, welcher zufolge List und seine Bestrebungen von jetzt an aus dem Rahmen dieser Darstellung hinaustreten. Es gilt also zunächst, die Entstehungsgeschichte der Magdeburg-Leipziger Eisenbahnunternehmung kurz weiter zu verfolgen, da die Frage des Verhältnisses der Eisenbahnen zur Post erst im Zusammenhang mit den diesbezüglichen Verhandlungen ernstlich zur Erörterung kam und die Geschichte des ganzen Eisenbahngesetzes überhaupt mit der Konzessionserteilung für diese Eisenbahn auf das engste verbunden ist.[4])

Bis jetzt hatte man die, wie die Folge zeigen wird, sehr langwierige und schwer zu erledigende[5]) Frage des Verhältnisses zur Postverwaltung noch nicht von Seiten der Regierung ernstlicher Erwägung unterzogen. Zwar richtete Franke am 22. Juni 1835 eine Eingabe an den Generalpostmeister, in welcher er über die Bedingungen der teilweisen Aufhebung des Postregals zu Gunsten der Eisenbahn anfragte. Es scheint aber, dafs er keine Antwort erhielt. Jedenfalls berührte der sonst ausführliche Bericht Rothers gerade diese Frage nur nebenbei. Die Grundsätze, nach welchen das Rechtsverhältnis der Eisenbahnen zu der Postverwaltung zu regeln sind, so heifst es im Berichte, bleiben einer näheren Verständigung zwischen der Post

---

[1]) v. d. Leyen a. a. O. S. 243.

[2]) Anregungen zum staatsseitigen Bau von Eisenbahnen waren schon von verschiedensten Seiten eingegangen. — (Gleim, Zum dritten November 1888, Archiv für Eisenbahnwesen XI, 802—803.) Dabei war aber, soweit ich habe finden können, von dem Verhältnis zur Post gar keine Rede.

[3]) Vergl. Allgem. Deutsche Biographie XXIX, S. 361.

[4]) Gleim a. a. O. S. 806.

[5]) Wolf, Die Beziehungen der preufsischen Post zu den Eisenbahnen bis zum Erlasse des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838, Postarchiv 1883, S. 471. v. d. Leyen a. a. O. S. 249.

und den betr. Interessenten vorbehalten.[1]) Die Kabinetsordre vom 5. September 1835 sprach das volle Einverständnis des Königs mit den Vorschlägen des Berichtes aus, ordnete jedoch an, dafs die ganze Angelegenheit einer Beratung im Staatsministerium unterzogen werden sollte, und dafs über die Frage des Verhältnisses zur Post ein besonderes Gutachten vom Generalpostmeister zu erstatten sei.[2]) In diesem Gutachten, welches vom 9. November 1835 datiert, werden zwei Hauptansichten vertreten. Einmal, dafs die Post durch den für das Zustandekommen der Eisenbahnen unbedingt nötigen Verzicht auf einen Teil ihres Regals erhebliche Verluste erleiden müsse, welche durch eine eisenbahnseitig zu gewährende Entschädigung auszugleichen seien, sodann dafs das Recht der unentgeltlichen Benutzung[3]) der Eisenbahnen „mit dem Wesen der Post an sich sowohl, als mit der Eigenschaft derselben als Regal und Staatsinstitut nicht blofs natürlich, sondern auch gesetzlich untrennbar verknüpft sei."[4])

Bekanntlich lehnte sich die früheste deutsche Eisenbahngesetzgebung überhaupt an das bestehende Wegerecht,[5]) ebenso wie die früheste englische Eisenbahngesetzgebung an das englische Kanal- und Wegerecht im wesentlichen an.[6]) Die Eisenbahnen waren als öffentliche Wege aufgefafst, deren Benutzung einem jeden gegen Entrichtung einer im voraus festzustellenden Abgabe, des sogenannten „Bahngeldes" frei stehen müsse.[7])

Der Generalpostmeister aber meinte, dafs die Post, obgleich die

---

[1]) Wolf a. a. O. S. 470.

[2]) Gleim a. a. O. S. 808.

[3]) Folgendes stützt sich auf die bei Wolf a. a. O. S. 471—474 befindlichen Citate.

[4]) Hier handelt es sich um das Recht der Post, mit eignen Betriebsmitteln auf der Eisenbahn abgabefrei zu fahren, was jedoch von der Verpflichtung anderer Betriebsunternehmer zur unentgeltlichen Leistung für die Postverwaltung wohl zu unterscheiden ist. Für diese zweite Ansicht dürfte die in Preufsen wie in den meisten deutschen Staaten (Dambach, Das Gesetz über das Postwesen des Deutschen Reiches vom 28. Oktober 1871, 3. Aufl., S. 54) althergebrachte Befreiung der Posten von der Entrichtung der Chausseegelder und anderen Kommunikationsabgaben mafsgebend gewesen sein.

[5]) Gleim a. a. O. S. 805. Cohn, Hildebrands Jahrbücher 1879, XXXIII S. 6.

[6]) Cohn, Untersuchungen über die englische Eisenbahnpolitik I S. 33.

[7]) Camphausen. Versuch eines Beitrages zur Eisenbahngesetzgebung, Cöln 1838, S. 1—66, besonders 64. Dieselbe Auffassung gelangte bei der Konzessionierung der ersten englischen Eisenbahngesellschaft im modernen Sinne des

Berechtigung des Staates zur unentgeltlichen Benutzung der Eisenbahn zu Postzwecken im allgemeinen nicht zu verkennen sein dürfte, doch bei diesem Punkte keine Schwierigkeiten bereiten wolle, vielmehr für die Benutzung der Eisenbahnschienen durch eigene Postzüge auf eigene Rechnung der Postverwaltung eine entsprechende Abgabe an die Unternehmer der Eisenbahnen entrichten würde. Er formulierte die Grundsätze, nach welchen ein besonderes Abkommen zwischen der Post und den Eisenbahnunternehmungen in jedem einzelnen Falle zu treffen sei, folgendermafsen: [1])

1) Die Post tritt ihre Privilegien an die Eisenbahnunternehmer für eine verhältnismäfsige Entschädigung insoweit ab, als der Betrieb der Eisenbahn selbst solches unumgänglich erheischt.

2) Der Post ist jedenfalls das Recht der Mitbenutzung der Bahn für die der ersteren obliegenden Beförderungszwecke gegen ein angemessenes Bahngeld zuzugestehen; das letztere fällt fort, sofern die Bahn in das Eigentum des Staates übergehen sollte. [2])

Wie Generalpostmeister v. Nagler, obgleich er auf den Vorteil seines Ressorts stets eifrig bedacht war, doch die nach der damaligen Auffassung, die man von der Eisenbahn hatte, unzweifelhaft billigen Ansprüche der Postverwaltung auf unentgeltliche Mitbenutzung der Bahnen so leicht aufgeben konnte, dürfte nur durch die Annahme erklärlich sein, dafs er bereits bei der Fassung dieses ersten Gutachtens die später von ihm im Promemoria vom 5. Mai 1836 geäufserte Überzeugung hegte, „dafs die wirkliche Herstellung einer Konkurrenz bei den Beförderungen auf der Eisenbahn praktisch unausführbar sein dürfte, weil die grofse Präzision und Einheit des Fahrbetriebes auf solchen, die unumgänglich erforderlich sind, bei zwei verschiedenen Gesellschaften, deren Zweck und Interessen nicht dieselben sind, sich nicht erhalten läfst.“ [3]) Mag dieses Bedenken hinsichtlich der Zulassung

Wortes Eisenbahn im Jahre 1826 zum Ausdruck (Cohn, Untersuchungen etc. I S. 35—36) und läfst sich für die „Tramways“ sogar bis zum Jahre 1801 zurückverfolgen (ebenda S. 26).

[1]) Wolf a. a. O. S. 473.

[2]) Hierbei schwebte dem Generalpostmeister v. Nagler nur der Fall vor, dafs die Verwaltung der Eisenbahn und der Post in den Händen der einzelnen Staaten liege; dafs später einmal die Verwaltung beider Verkehrsmittel derart getrennt würde, dafs die Post von dem Reich übernommen würde, die Eisenbahnen aber in den Besitz der Einzelstaaten übergingen, daran konnte er zu seiner Zeit selbstverständlich noch nicht denken.

[3]) Gleim a. a. O. S. 810.

der freien Konkurrenz auf den Eisenbahnen von dem Generalpostmeister selbst ursprünglich herrühren, oder mag es anderen Ursprunges sein, jedenfalls wurde es bereits in dem am 27. Januar 1836 vom Staatsministerium erstatteten Bericht über seine seit dem 29. Dezember vorigen Jahres stattgehabten Verhandlungen deutlich ausgesprochen. [1]) Es wurde namentlich auseinandergesetzt, dafs zur Einrichtung der Transporte ein grofses Anlagekapital erforderlich sei, und dafs daher der Alleinbetrieb auf der Bahn unter gewöhnlichen Umständen dem ursprünglichen Unternehmer der Eisenbahnanlage faktisch verbleiben müsse. Nichtsdestoweniger sei die freie Konkurrenz nicht gesetzlich auszuschliefsen, und besonders müsse der Postverwaltung die Berechtigung vorbehalten bleiben, Eisenbahnen unmittelbar und auf eigene Rechnung zu befahren, sobald der von den Eisenbahnunternehmern eingerichtete Betrieb den Bedürfnissen des Postverkehrs nicht entsprechen sollte. [2]) Das Staatsministerium fafste nun seine Anträge in 14 Bedingungen für die Erteilung der Konzession der Magdeburg-Leipziger Bahn, um welche es sich zunächst handelte, zusammen, und diese Bedingungen wurden durch Allerhöchste Kabinetsordre vom 14. Februar 1836 mit dem Bemerken genehmigt, dafs sie auch bei künftigen Eisenbahnkonzessionen zu Grunde gelegt werden sollten. [3])

---

[1]) v. d. Leyen a. a. O. S. 258.

[2]) Wolf a. a. O. S. 474.

[3]) Wolf a. a. O. S. 474; Gleim a. a. O. S. 812; v. d. Leyen a. a. O. S. 258—59.

Von den 14 Bedingungen kommen für das Verhältnis zur Post nur die zwölfte und dreizehnte in Betracht, deren Wortlaut folgender ist:

XII. Zur Benutzung der Bahn nach den Vorschriften dieses Regulativs ist jeder berechtigt gegen Entrichtung eines Bahngeldes, welches auf Antrag der Gesellschaft unter Berücksichtigung ihres Interesses und des Interesses des Publikums vom Staate festgesetzt und in bestimmten Zeiträumen von neuem reguliert wird.

Jeder Unternehmer der Dampfbeförderung auf der Bahn hat seine Frachtliste (Tarif) beim Beginn des Geschäftes der Staatsverwaltung einzureichen und übernimmt die Verpflichtung:

a) alle ihm zur Fortschaffung aufgegebenen Waren, mit Ausnahme solcher, deren Transport für polizeilich unzulässig erklärt ist, ohne Unterschied nach den angesetzten Preisen zu besorgen;

b) die Preise nicht ohne Genehmigung des Staates zu erhöhen oder zu verändern, also auch von einer einmal vorgenommenen Herabsetzung nicht wieder auf den früheren Preisstand zurückzugehen. Ausgenommen hiervon sind die Dampfbeförderungen, welche jemand ausschliefslich nur für sein eignes Geschäft, also nicht frachtweise für andere betreibt, und die Transporte der Postverwaltung.

Kontraktliche Regelung.

In diesen Bedingungen ist, obgleich die Aufmerksamkeit der Staatsregierung schon wiederholt auf die Pflicht der Leipzig-Dresdener Eisenbahn zur unentgeltlichen Beförderung der Reitpostsendungen gelenkt worden war, doch von Unentgeltlichkeit noch gar keine Rede. Die ganze Angelegenheit wird nach den Prinzipien der Leistung und Gegenleistung erledigt. Die Post tritt ihre Vorrechte teilweise ab — gegen eine Entschädigung; die Eisenbahnen sind verpflichtet, die ihnen zur Beförderung überwiesenen Postsendungen zu besorgen — gegen eine Entschädigung; die Post behält sich das Recht der Mitbenutzung der Eisenbahnen vor — gegen das Bahngeld. Gegen diese für die Eisenbahnen gewifs nicht ungünstigen Bedingungen für die Regelung des Verhältnisses zur Post wurden eisenbahnseitig keine direkten Bedenken erhoben, wohl aber gegen das Verfahren bei der Feststellung des Bahngeldes. Hierdurch aber wurde die Post insofern mitbetroffen, als sie nach den Entwürfen dieses Bahngeld ebenfalls entrichten sollte. Die Komitees verschiedener in Vorbereitung begriffener Eisenbahnen, und besonders das in Berlin gut gestellte Magdeburger Komitee, wünschten vor allem die Feststellung eines gewissen Prinzips, wonach ohne Zustimmung des Unternehmers eine Ermäfsigung des ursprünglich festgestellten Bahngeldes nur dann eintreten könnte, wenn der Ertrag der Eisenbahn, aufser die Betriebskosten zu decken und eine angemessene Beisteuer zum Reservefonds zu gewähren, noch auch zu

---

XIII. 1) Die Postverwaltung wird ihre Vorrechte den Unternehmern für eine verhältnismäfsige Entschädigung insoweit abtreten, als der Betrieb der Eisenbahnen auf Privatrechnung solches unumgänglich erheischt.

2) Sie wird sich jedenfalls die Berechtigung vorbehalten, die Eisenbahnen zur Beförderung von Posten zu benutzen. Geschieht dieselbe durch die Betriebsmittel der Unternehmer, so wird sich die Postverwaltung mit diesen über eine kontraktlich zu gewährende Entschädigung verständigen.

3) Die Postverwaltung überläfst den Unternehmern der Eisenbahn, in Konkurrenz mit ihr Personen und alle nicht dem Postzwang unterworfenen Gegenstände, namentlich Packete von gröfserem als postzwangsmäfsigem Gewichte, ohne alle Abgabe an die Post zu befördern, und leistet darauf Verzicht, schwerere Packete als von 120—150 Pfund aus dem Privatverkehr zum Transport zu übernehmen.

4) Für den Fall, dafs die Postverwaltung Einrichtungen zur eignen Beförderung der Posten trifft, hat sie dafür das allgemein festgestellte Bahngeld an die Unternehmer der Eisenbahnanlage zu entrichten.

einer wenigstens 10 prozentigen Verzinsung des Aktien-Kapitals ausreichte.[1])

Durch eine Kabinetsordre vom 18. April 1836, die projektierte Rhein-Weser-Bahn betreffend, sah das Staatsministerium sich veranlafst, die Bedingungen vom 14. Februar noch einmal zu beraten, wobei natürlich die von den Eisenbahnunternehmern in Anregung gezogene Frage des Bahngeldes mit berücksichtigt wurde. Im allgemeinen war das Staatsministerium geneigt, den Eisenbahnen das gewünschte Zugeständnis zu machen, der Generalpostmeister aber protestierte dagegen, dafs die Postverwaltung zur Entrichtung eines so hohen Bahngeldes verpflichtet werden solle, und in einem Promemoria vom 5. Mai 1836, sowie in einem Notum vom 24. desselben Monats beanspruchte er für sich die Eisenbahnen zu Postzwecken wohlfeiler benutzen zu dürfen als jeder andere. Der Staat habe keine Veranlassung den Eisenbahunternehmern einen so hohen Gewinn wie 10 Prozent auf seine Kosten zu gewähren. Es sei also billig, dafs das von der Post zu entrichtende Bahngeld auf eine Höhe bemessen werde, welche einer angemessenen Verzinsung des Anlagekapitals d. h. 5 Prozent entspreche.[2]) Im Laufe der diesbezüglichen Verhandlungen wurde auch die Frage in Erwägung gezogen, ob die Konzession vor oder nach erfolgter Verständigung mit der Postverwaltung zu erteilen sei. Postseitig wurde dargethan, dafs diese Vereinbarung schon vor Beginn des Baues und vor Erteilung der Konzession erzielt werden müsse, da gerade dieser Punkt unter Umständen für das ganze Unternehmen entscheidend sein könnte.

Als Gesamtergebnis seiner Beratungen legte das Staatsministerium 23 Artikel vor, welche an die Stelle der Bedingungen vom 14. Februar treten sollten. Durch Allerhöchste Kabinetsordre vom 11. Juni 1836 erfolgte die Genehmigung dieser „Allgemeinen Bedingungen, welche bei denjenigen Eisenbahnunternehmungen, welche für gemeinnützig und zur Genehmigung geeignet befunden worden, den weiteren Verhandlungen zur Vorbereitung der Allerhöchsten Bestätigung der Gesellschaft und Erteilung der Konzession zu Grunde zu legen sind“.

Die Artikel XIII—XVIII treffen Bestimmungen für das Bahngeld und den „Fuhrlohn“, welche darauf hinauslaufen, dafs der Staat ein für die Gesellschaft selbst, sowie für sonstige Beförderungsunter-

---

[1]) Wolf a. a. O. S. 475.

[2]) Wolf a. a. O. S. 476 u. 497—498.

nehmer allgemein gültiges Maximal-Bahngeld feststellen darf. Solange die Bahn-Einnahme nicht einen Reinertrag von mehr als 10 Prozent des Anlagekapitals der Bahn ergibt, soll das bewilligte Bahngeld ohne Zustimmung der Gesellschaft nicht herabgesetzt werden. Die Gesellschaft ist berechtigt innerhalb des bewilligten Maximums Abstufungen zu machen und auch neben den für ihre eignen Transporte in Rechnung zu stellenden Bahngeldsätzen noch einen Fuhrlohn zu erheben, welcher ebenfalls herabzusetzen ist, sobald der Reingewinn des in dem Unternehmen der Transportbeförderung angelegten Kapitals mehr als 10 Prozent beträgt. Ein schon festgestelltes Bahngeld bezw. Fuhrlohn darf ohne Zustimmung des Staates nicht erhöht werden.

Der nächstfolgende Artikel [1]) handelt über das Verhältnis der Eisenbahnen zur Post und weicht von den Bedingungen vom 14. Februar nur darin ab, dafs die Postverwaltung, statt an das allgemein festzustellende Bahngeld gebunden zu sein, ein niedrigeres vor Erteilung der Konzession festzustellendes Bahngeld zu entrichten hat. Von Un-

---

[1]) Der Artikel hat folgenden Wortlaut:

„XIX. Die vorstehenden Bestimmungen finden im Verhältnis zur Postverwaltung nicht Anwendung; es ist vielmehr das Verhältnis zu derselben in jedem einzelnen Falle nach folgenden Grundsätzen besonders zu regulieren:

1) Die Postverwaltung wird ihre Vorrechte den Unternehmern für eine verhältnismäfsige Entschädigung insoweit abtreten, als der Betrieb der Eisenbahn auf Privatrechnung es unumgänglich erheischt;

2) sie wird sich jedenfalls die Berechtigung vorbehalten, die Eisenbahnen zur Beförderung von Posten zu benutzen. Geschieht dies durch die Betriebsmittel der Unternehmer, so wird sich die Postverwaltung mit diesen über eine kontraktlich dafür zu gewährende Entschädigung verständigen.

3) Die Postverwaltung überläfst hiernach den Unternehmern der Eisenbahn, in Konkurrenz mit ihr Personen und alle nicht dem Postzwang unterworfenen Gegenstände, namentlich Packete von gröfserem als postzwangspflichtigem Gewichte ohne alle Abgabe an die Postverwaltung zu befördern, und leistet sogar darauf Verzicht, schwerere Packete als von 120—150 Pfund aus dem Postverkehr zum Transport zu übernehmen.

4) Für den Fall, dafs die Postverwaltung Einrichtungen zur eignen Beförderung der Posten auf der Bahn trifft, ist dieselbe an das nach den obigen Grundsätzen (N. XIV u. XV) regulierte Bahngeld nicht gebunden, es mufs vielmehr über das von ihr zu entrichtende Bahngeld eine besondere Übereinkunft mit der Postverwaltung stattfinden, wobei von dem Grundsatz auszugehen sein wird, dafs mittels des für die gesamte Benutzung der Bahn zu berechnenden Bahngeldes das Anlagekapital der Bahn angemessen verzinst und die Unterhaltungskosten derselben gedeckt werden. Demgemäfs ist mit der Postverwaltung von jeder Gesellschaft vor Erteilung der Konzession eine besondere Vereinbarung zu treffen."

entgeltlichkeit ist keine Rede; selbst dieses niedrigere Bahngeld sollte die Selbstkosten des Transportes mehr als decken.

Gegen den Artikel XIX § 4 erhoben nicht nur das Magdeburger Komitee, sondern auch die Düsseldorf-Elberfelder Gesellschaft und eine in Elberfeld zur Anlage einer Bahn nach Witten zusammengetretene Gesellschaft erhebliche Bedenken. Sie baten darum, daſs die Postverwaltung, wenn sie Einrichtungen zur eignen Beförderung der Posten auf der Eisenbahn treffe, dafür das allgemein festgesetzte Bahngeld zu entrichten verbunden sein sollte. [1]) Hierfür machten sie geltend, daſs es der Post im anderen Falle möglich sein würde, die Preise der Eisenbahnen namentlich für den einträglichen Personenverkehr zu unterbieten und dadurch den ganzen Verkehr an sich zu ziehen. Einem solchen Vorgehen der Postverwaltung könnten die Eisenbahnen nur dadurch entgegenwirken, daſs sie ihre eignen Preise ebenso niedrig wie die Postpreise bemäſsen. Die Aktionäre könnten also nicht auf die erwartete 10 prozentige Verzinsung, sondern höchstens auf die Hälfte davon rechnen. Bei einem so unsicheren Unternehmen, wie die Anlage einer Eisenbahn, sei die Aussicht auf die landesübliche Verzinsung aber keineswegs hinreichend, Aktionäre überhaupt heranzuziehen. Angesichts der hohen Bedeutung, welche damals dem Personenverkehr beigemessen wurde, und der angeblichen Feindseligkeit [2]) des Herrn Oberpostmeisters gegen die Eisenbahnunternehmungen überhaupt waren diese Vorstellungen der Eisenbahngesellschaften eine genügende Veranlassung zu nochmaliger langwieriger Beratung im Staatsministerium. Man überzeugte sich nach und nach, daſs bei dem gänzlichen Mangel an Erfahrung die staatsseitige Feststellung des Bahngeldes unermeſslichen Schwierigkeiten ausgesetzt sein werde und daſs aller

---

[1]) Gutachten der Staatsrats Abteilung für innere, Justiz-, Finanz- und Militärangelegenheiten (zum eigenen Gebrauch für die Mitglieder abgedruckt) S. 3—5.

[2]) Vergl. v. Naglers Briefe an einen Beamten (Kelchner), 22. November 1837, Bd. I S. 288; 28. Mai 1838, Bd. II S. 51; 9. Juli 1838, Bd. II S. 64; v. d. Leyen a. a. O. S. 268. Prof. Kelchner sagt: „Einer so groſsen Verkehrs-Revolution, wie der durch die Eisenbahn bewirkten, konnte v. Nagler allerdings sich nicht entgegenstellen, und so lief die Gleichgültigkeit, welche der preuſsische Generalpostmeister gegen das neue Institut scheinbar an den Tag legte, thatsächlich bald auf eine stille Befehdung desselben hinaus. Er hintertrieb jede Kombination, durch welche die Eisenbahnen mit dem Postdienst in Verbindung gesetzt werden konnten, und ging nur widerstrebend Verträge mit den Eisenbahnen ein, die Privatunternehmungen geworden waren." — Allgem. deutsche Biographie XXIII S. 234—235.

Wahrscheinlichkeit nach das Richtige für jeden besonderen Fall doch nicht getroffen werden könne. Es wurde also schliesslich beschlossen, von der Feststellung des Bahngeldes und der Zulassung der freien Konkurrenz in den ersten drei Betriebsjahren überhaupt abzusehen, um erst die erforderlichen Erfahrungen sammeln zu können. [1]) Diese Änderungen der Allgemeinen Bedingungen werden durch A. K. O. vom 27. Januar 1837 genehmigt.

Frage der Amortisation.

Hiermit waren die Schwierigkeiten, welche sich der Feststellung des von der Post zu entrichtenden Bahngeldes entgegengestellt hatten, und sogar, wie die Folgezeit lehrte, die ganze Frage eines Bahngeldes überhaupt aus dem Wege geräumt. Die preussische Staatsverwaltung ist niemals in die Lage gekommen, ein Bahngeld festzustellen. Wäre es nur bei diesen Vorschriften geblieben, so hätte eine kontraktliche Regelung des ganzen Verhältnisses seitens der Post Platz greifen müssen. Allein wie die Frage des Verhältnisses zur Post schon einmal mit der Frage des Bahngeldes verknüpft worden war, so sollte sie jetzt mit der anderweitigen Frage der Amortisierung des Eisenbahnanlagekapitals behufs Überganges der Eisenbahnen in das Eigentum des Staates verquickt und die Beratungen über beide Fragen in dieser Weise ausserordentlich in die Länge gezogen werden. Diese höchst wichtige Frage der Amortisation wurde durch die im Januar 1837 erschienene Schrift David Hansemanns: „Die Eisenbahnen und deren Aktionäre in ihrem Verhältnis zum Staat“ erst in Fluss gebracht. [2]) Dieses an damals ganz neuen [3]) Gesichtspunkten reiche Buch übte auf die weiteren Beratungen des Staatsministeriums einen unleugbaren Einfluss aus, wie aus dem in denselben zum ersten Male auftretenden Vorschlage deutlich zu erkennen ist. Derselbe ging dahin, dem Staate die Möglichkeit zu sichern, nach einem mindestens 20jährigen Zeitraum gegen Erstattung des Anlagekapitals oder nach einer sonstigen Vereinbarung die Bahn für sich zu erwerben. [4]) Die schon erwähnte Allerhöchste Kabinetsordre vom 23. Januar 1837 stellte im Anschluss an diesen Vorschlag die Frage zur Erwägung, ob nicht gleichzeitig die

---

[1]) Wolf a. a. O. S. 501—2; Gesetz v. 3. Nov. §§ 26, 27.

[2]) v. d. Leyen a. a. O. S. 268; Gleim a. a. O. S. 804 u. 810.

[3]) Bericht der Kommission des Staatsministeriums vom 1. Juli 1837, abgedruckt in A. K. O. vom 11. Februar 1838“ S. 4—23, siehe S. 5—6.

[4]) Gleim a. a. O. S. 814.

Eisenbahnunternehmer zur Amortisation eines Teils des Anlagekapitals innerhalb dieser 20 Jahre zu verpflichten seien. Infolge der hierauf vorgenommenen Beratungen wurde u. a. angeordnet, dafs über einen Vorbehalt zur Erwerbung von Eisenbahnen durch den Staat und über eine den Unternehmern etwa zur Bedingung zu machende Amortisation ihres Anlagekapitals weitere Beratungen stattfinden sollten.[1] Es wurde also eine aus Räten des Finanz- und Justiz-Ministeriums, des Ministeriums des Innern und der Postverwaltung bestehende Kommission eingesetzt, welche alle noch nicht erledigten Fragen, insbesondere die der Amortisierung und des Verhältnisses zur Post zur ferneren Beschlufsnahme vorbereiten sollte.[2] Die der Kommission insbesondere anheimgegebenen Fragen waren namentlich, ob nicht:

1) die in Art. XIX § 1 (der Alllgemeinen Bedingungen vom 11. Juni 1836) vorbehaltene Entschädigung der Postverwaltung nach einem allgemeinen Aversionalsatze[3]) geregelt werden könnte, so dafs die Unternehmer den Umfang der Entschädigung ohne vorherige Verhandlung mit der Postbehörde zu übersehen im stande wären und danach ihre Einrichtungen treffen könnten; ob nicht

2) dem Staate das Recht vorzubehalten sei, das Eigentum der Bahn nach einer bestimmten Frist zu erwerben; und ob nicht

3) den Eisenbahngesellschaften die Verpflichtung zur Amortisation des Aktienkapitals bezw. zur Zahlung einer Eisenbahnsteuer aufzuerlegen sei.[4]

Das Unzweckmäfsige dieser Fragestellung liegt auf der Hand. Postentschädigung ist eine Frage der Leistung und Gegenleistung. Indem man die Gegenleistung der Eisenbahnen nicht nach der Leistung der Post, sondern nach einem im voraus berechenbaren Aversionalsatze zu bemessen beabsichtigte, brachte man einen Mafsstab in Anwendung, welcher mit der Entschädigung an sich nichts zu schaffen hat, nämlich die Ertragsfähigkeit der Eisenbahnen. Indem man ferner zur selben Zeit eine selbstverständlich nach der Steuerfähigkeit der Eisenbahn zu erhebende Eisenbahnsteuer in Rede stellte, lag die grofse Gefahr der Verquickung dieser beiden selbständigen Fragen vor.[5]

---

[1]) Gutachten S. 5.

[2]) Gutachten S. 6.

[3]) Hier dürfte der Einflufs der Hansemannschen Ansichten sich wiederum zeigen; vergl. „Die Eisenbahnen und deren Aktionäre“ S. 92—95.

[4]) Wolf a. a. O. S. 502.

[5]) Über den Unterschied zwischen dem „Opferprinzip“ und dem „Genufsprinzip“ vergl. Cohn, Finanzwissenschaft S. 245—247.

Die Verquickung dürfte wohl unter gewissen Umständen praktisch geboten gewesen sein, rein theoretisch aber war sie nicht zu rechtfertigen. Da aber der eine Teil des Staatsministeriums einen überwiegend praktischen, der andere Teil dagegen einen überwiegend theoretischen Standpunkt einnahm, so verzögerten sich die weitläufigen Beratungen durch mehr als 18 Monate.

Unentgeltliche Leistungen der Eisenbahnen.

In ihrem unterm 1. Juli 1837 erstatteten Bericht [1]) gab die Kommission ihre Meinung dahin ab:

1) sei eine Amortisation der Eisenbahnkapitalien aus den Erträgen der Unternehmung für nützlich zu erachten, soweit sie so reguliert werden könne, dafs sie von der Geldverwendung in dergleichen Anlagen nicht abschrecke;

2) sei die nach den allgemeinen Grundsätzen auf alle Eisenbahnen zu verteilende Deckung derjenigen Mindereinnahme, welche der Post aus diesen Anlagen etwa erwachsen könne, der bisherigen Einrichtung, [2]) wonach die Post mit jeder Eisenbahn besonders über die zu leistende Entschädigung unterhandeln mufs, nicht nur an sich vorzuziehen, sondern es sei auch eine hierunter zu treffende Änderung schon um deswillen nötig, weil sich nur in Verbindung hiermit die zu 1 erwähnte Amortisations-Bedingung denjenigen Eisenbahnen [3]) werde auferlegen lassen, deren Anlage bereits ohne eine solche Bedingung genehmigt ist.

Diesen Ansichten der Kommission trat die Mehrheit des Staatsministeriums aus folgenden fünf Gründen bei:

---

[1]) Der Kommissionsbericht wird in der obengenannten A.K.O. vom 11. Februar 1838 S. 4—23 abgedruckt und wie sämtliche Anlagen der genannten A.K.O. hier nach den dortigen Seitenzahlen citiert.

[2]) Man hatte namentlich eingesehen, dafs die Beratungen sich ziemlich in die Länge ziehen würden, und um den Fortgang der bereits genehmigten Unternehmungen nicht allzusehr aufzuhalten, kam man auf den Ausweg (Erlafs vom 21. Februar 1837), für diese Unternehmungen besondere Verträge auf Grund des XIX. Artikels der Allgemeinen Bedingungen vom 11. Juni 1836 zuzulassen (v. d. Leyen a. a. O. S. 268). Auf Grund dieses Erlasses erhielten aber nur der Vertrag der Postverwaltung mit der Berlin-Potsdamer Bahn am 24. April und der mit der Magdeburg-Leipziger Bahn am 16. Mai 1837 die Genehmigung des Generalpostmeisters. Die von seiten der anderen Gesellschaften mit der Postverwaltung begonnenen Verhandlungen wurden, sobald die Emanierung des Eisenbahngesetzes in Aussicht stand, abgebrochen. — Wolf a. a. O. S. 503 u. 507.

[3]) Die ersten in Preufsen konzessionierten Eisenbahngesellschaften waren:

1) Die in Betracht gezogenen Lasten seien den Eisenbahnunternehmungen zum öffentlichen Besten, nämlich einmal, damit die Staatsrevenuen aus der Postverwaltung nicht geschmälert werden, sodann damit späterhin ein wohlfeilerer Transport auf der Eisenbahn erzielt werde (Amortisation), und demgemäfs in einer der Erträglichkeit der verschiedenen Bahnen entsprechenden Verteilung aufzuerlegen.

2) Es sei ferner nötig, den den landesüblichen Kapitalzins übersteigenden Teil des Eisenbahnertrags viel höher, als den innerhalb dieser Grenzen bleibenden Teil zu besteuern.

3) Man solle das Verhältnis zur Post nicht für jede einzelne Eisenbahn zu ausschliefslich nach privatrechtlichen Anschauungen regeln, wenn auch nur aus dem Grunde, um zu vermeiden, dafs anderweitige nicht anzuerkennende Entschädigungsansprüche von Privaten hervorgerufen würden.

4) Die neue Amortisationsbedingung läfst sich am bequemsten im Zusammenhang mit der Postentschädigung den schon vorläufig genehmigten Eisenbahnunternehmungen auferlegen.

5) Durch diese Bedingung wäre es dem Unternehmer erst möglich, die zu entrichtende Abgabe im voraus zu berechnen. [1])

Von diesen fünf Gründen sind die zwei letzten offenbar rein praktischer Natur, die ersten drei beruhen dagegen auf einer falschen theoretischen Auffassung eines Entschädigungsverhältnisses.

Hiernach überreichte die Majorität zur Allerhöchsten Genehmigung fünf Artikel, welche an Stelle des bisherigen 19. Artikels der an Rother erlassenen Allgemeinen Bedingungen vom 11. Juni 1836 eingerückt werden sollten: [2])

I. Die Eisenbahngesellschaften sind verpflichtet, ihren Betrieb in die notwendige Übereinstimmung mit der Postverwaltung zu bringen. Sie übernehmen aufserdem die Verbindlichkeit zum unentgeltlichen Transport der Gelder, Briefe, überhaupt aller der Post anvertrauten Güter. Auch die zum Transport der vorstehend bezeichneten Gegenstände dienenden Postwagen müssen, soweit das Bedürfnis des Post-

---

die Rheinische Eisenbahngesellschaft, 21. August 1837,
„ Berlin-Potsdamer Eisenbahngesellschaft, 23. September 1837,
„ Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahngesellschaft, 23. September 1837,
„ Magdeburg-Leipziger Eisenbahngesellschaft, 13. November 1837.
(Gutachten etc. S. 8.)

[1]) Bericht S. 5—6.

[2]) A.K.O. 11. Febr. 1838. Anlage A. S. 24—26.

dienstes dies erfordert, unentgeltlich auf den Eisenbahnen fortgeschafft werden. Will die Post sich der Eisenbahnen auch zur Beförderung der Postreisenden bedienen, so entrichtet sie dafür der Eisenbahngesellschaft das tarifmäſsige Bahngeld resp. den allgemein festgestellten Transportpreis. Die Gesellschaft ist jedoch verbunden, diejenigen Personen, welche nach den bisherigen Grundsätzen von der Postverwaltung mit Postfreipässen versehen sind, unentgeltlich zu befördern.

II—V setzen die Höhe der eisenbahnseitigen Abgabe fest, treffen Vorschriften für die Amortisation der Aktien, den Heimfall der Bahnen, den Ankauf derselben seitens der Staaten u. s. w.

Hier finden wir aber zum erstenmal von Unentgeltlichkeit die Rede, und zwar nicht in den Vorschlägen der Postverwaltung, sondern in denen der Opposition. Die vorgeschlagene Unentgeltlichkeit der Beförderung wurde mit den folgenden Worten motiviert: [1]) „Die Haupteinnahme der Postverwaltung entsteht keineswegs aus dem Personengelde, [2]) sondern aus dem Porto für den Sachtransport. Der leztere verbleibt der Postverwaltung auch ferner, und zwar unter Aufrechterhaltung der hinsichtlich der postzwangspflichtigen Gegenstände bestehenden ausschlieſslichen Befugnisse; überhaupt sind die Eisenbahnen hauptsächlich auf den Transport stark ins Gewicht fallender Artikel berechnet, welche bisher schon immer nicht mit der Post versendet zu werden pflegen, so daſs die Eisenbahnen hinsichtlich des Sachtransportes nicht in eine die Posteinnahme schmälernde Konkurrenz treten dürften. Dagegen läſst sich bei den Vorschlägen der Kommission eine Erhöhung der Reineinnahmen beim Sachtransport auf den betreffenden Kursen erwarten, da die Unternehmer den Transport der Postgüter unentgeltlich übernehmen sollen, mithin alle Ausgaben, welche der Transport verursacht, fast ganz wegfallen. Diese Erhöhung der Reineinnahme würde dann schon die Ausfälle, welche sich bei der Personengeld-Einnahme herausstellten, in gewissem Maſse ausgleichen. Auſserdem kommt aber in Betracht, daſs dem Verlust an Personengeld-Einnahme auf der anderen Seite auch der Wegfall oder die wesentliche Beschränkung der Ausgaben gegenübersteht, welche mit der Personenbeförderung verbunden sind.“

Zur Motivierung wurde auch gegen den Einwand der Minorität: „das

---

[1]) Motive zu dem von der Majorität, jetzigen Minorität des Staatsministeriums eingereichten Entwurfe; A.K.O. S. 61—76, siehe S. 75.

[2]) Die Frage der damaligen Erträglichkeit der Personenpost wird unten erörtert.

gänzliche Lostrennen und Emanzipieren eines höchst beschränkten und untergeordneten Kommunikationsmittels — der Eisenbahn — von einer Staatsinstitution wie die Post könne nur höchst nachteilig sein und müsse den richtigen Standpunkt ganz verrücken", von der Majorität bemerkt: „Von einem solchen Losreifsen und Emanzipieren der Eisenbahn und von jener Tendenz, die bestehenden Verhältnisse der Unterordnung unter das Höhere aufzulösen, ist aber bei der von oben von der Majorität vorgeschlagenen Bedingung nicht im entferntesten die Rede. Im Gegenteil soll die Unterordnung der Bahn unter die Postverwaltung ganz bestimmt ausgesprochen werden durch die Verpflichtung, den Betrieb nach den Bedürfnissen der Postverwaltung einzurichten und alle Sendungen für dieselbe unentgeltlich zu befördern" (S. 72). Da aber zum Zweck der beiderseits als wünschenswert anerkannten Unterordnung der Eisenbahn unter die Postverwaltung der Verpflichtung zur unentgeltlichen Beförderung kein besonderer Wert beigemessen wird, so dürfte angenommen werden, dafs die zuerst angeführten Motive für den Vorschlag mafsgebend waren.

Die oben citierten Beweisgründe sollten nämlich darthun, dafs die Eisenbahnabgabe (Steuer) ausreichte, Amortisation und Postentschädigung zu decken. Gegen die Ansichten der Mehrheit richtete sich eine aus den Staatsministern Freiherrn v. Altenstein, Grafen v. Lottum, Freiherrn v. Brenn und dem Generalpostmeister v. Nagler bestehende Minorität. Hinsichtlich der Eisenbahnen überhaupt äufserten sie zunächst „Zweifel über deren Zweckmäfsigkeit, wenigstens für Deutschland" und „wünschten eine umfassende Untersuchung und Beratung des Eisenbahnwesens im allgemeinen". [1]) Dann gingen sie auf die fünf Gründe selbst ein und bemerkten dazu:

1) Der Verlust der Post sei im allgemeinen im voraus nicht zu ermitteln. Man wolle also den Schaden der Post, den man nicht kennt, durch eine Zahlung der Unternehmer decken, deren vom Gewinn einer jeden Eisenbahn abhängiger Betrag gleichfalls im voraus nicht zu berechnen ist. [2])

2) Würde es sich um eine allgemeine Belastung (Steuer) handeln, so wäre nichts hiergegen einzuwenden. Die Entschädigung der Post sei aber keineswegs als eine Steuer (Belastung) aufzufassen. [3])

---

[1]) A.K.O. S. 8.

[2]) ebenda S. 13.

[3]) ebenda S. 14. Diese Ansicht vertritt v. Nagler auch durchweg. Hiernach dürfte die Behauptung als nicht sehr zutreffend bezeichnet werden, welche

3) Die Postansprüche sind Ansprüche auf Entschädigung für die Beeinträchtigung bestehender landesherrlicher Rechte. Mit Privatansprüchen haben sie also nichts zu schaffen. [1])

4) Der Natur der Sache nach kann der Staat die Eisenbahnen auf ewige Zeit nicht haben konzessionieren wollen. Es sei einfacher als das vorgeschlagene Amortisationsverfahren und ebenso rasch, einen Anheimfalltermin von 90 Jahren, wie die Minorität will, festzustellen. [2])

5) Die Postentschädigung beziffere sich auf höchstens 0,5 Prozent des Anlagekapitals, sei mithin zu unbedeutend, das Zustandekommen irgend einer erforderlichen Eisenbahn zu verhindern. [3])

Diesen Ansichten der Minorität traten am Schlufs der Beratung die Staatsminister v. Kamptz und v. Werther bei, wodurch sie die Majorität wurde. [4]) Sie sprach sich für die Aufrechterhaltung [5]) der schon genehmigten vier Punkte des 19. Artikels der Allgemeinen Bedingungen vom 11. Juni 1836 aus. [6])

Eine Allerhöchste Kabinetsordre vom 31. Juli 1837 [7]) trat hinsichtlich der zwei bestrittenen Punkte den Ansichten dieser Majorität mit dem Bemerken bei, dafs es nicht für notwendig befunden würde, in den Verhältnissen der Postverwaltung zu den Eisenbahnunternehmungen, welche bisher genehmigt worden und nach welchen von jeder Gesellschaft vor Erteilung der Konzession eine besondere Vereinbarung mit der Postverwaltung zu treffen sei, etwas zu ändern. Sie befahl also die baldige Vorlegung des Gesetzentwurfes zur Allerhöchsten Vollziehung.

In der hierauf folgenden Beratung des vorzulegenden Gesetzent-

---

v. d. Leyen (Archiv für Eisenbahnwesen 1880 S. 268) aufgestellt hat: „Eine Verständigung über diese Punkte (Amortisation und Eisenbahnabgabe) wäre nicht schwer gewesen, wenn dieselben nicht vom Generalpostmeister mit der Frage der Regelung des Verhältnisses der Eisenbahn zur Post fortwährend verquickt wären und diese letzte Frage durch den Generalpostmeister, Staatsminister v. Nagler, in einer heute kaum begreiflichen Weise hingeschleppt wäre.“ Die Frage, wer an der Verschleppung schuld ist, hat mit diesen Untersuchungen nichts zu schaffen. Jedenfalls wollte der Generalpostmeister die Verquickung gerade vermeiden, die ihm hier zum Vorwurf gemacht wird.

[1]) A.K.O. S. 14—15.

[2]) ebenda S. 15.

[3]) ebenda S. 16.

[4]) ebenda S. 23.

[5]) Anlage ebenda S. 28.

[6]) Vergl. oben S. 83, Anmerkung.

[7]) A.K.O. S. 29—30.

wurfes dauerte die Meinungsverschiedenheit im Staatsministerium fort. Mittels allerunterthänigster Berichte vom 30. Januar 1838 [1]) überreichte das Ministerium einen Gesetzentwurf [2]) in 36 Paragraphen, welcher sich hinsichtlich der hier in Betracht kommenden Fragen von dem Entwurf der Eisenbahnkommission [3]) wesentlich nur darin unterschied, dafs statt der von der ehemaligen Majorität, nunmehrigen Minorität vorgeschlagenen 5 Artikel die von v. Nagler und Genossen vorgeschlagenen und Allerhöchst genehmigten Bedingungen aufgenommen wurden. Die nunmehrige aus den Staatsministern Mühler, v. Rochow und Grafen v. Alvensleben bestehende Minorität konnte sich mit diesen Vorschlägen aber nicht einverstanden erklären und wollte (30. Januar 1838), dafs das Ganze dem Staatsrate zur Begutachtung zugewiesen werden sollte. [4]) In einem Separat-Votum vom 31. Januar 1838 [5]) trat der Kronprinz diesen Ansichten der nunmehrigen Minorität bei. Dies scheint von entscheidendem Einflufs auf den König gewesen zu sein. Eine Allerhöchste Kabinetsordre vom 11. Februar 1838 befahl, „die ganze Eisenbahnfrage von neuem zu beraten, hierbei aber auch die Ansichten der Minorität des Staatsministeriums zu berücksichtigen und das Gutachten auf selbige mitzuerstrecken“. [6]) Das also zustande gekommene Gutachten ist ebenfalls „zum eignen Gebrauch für die Mitglieder des Staatsrats abgedruckt“ worden. Mit einer Mehrheit von 37 gegen 3 Stimmen [7]) wurde beschlossen, dafs die Postentschädigung durch eine allgemeine Steuer zu bewirken sei. Es wurde auch „die Verbindlichkeit zum unentgeltlichen Transport der Gelder, Briefe und überhaupt aller der Post anvertrauten Güter“ zur Erörterung gezogen, und hierauf heifst es im Gutachten, wie folgt:

„Es wird nun wichtig seyn, den Umfang dieser unentgeltlichen Leistungen zu bestimmen. Unzweifelhaft wird es seyn, dafs sie sich auf die Beförderung aller postzwangspflichtigen Gegenstände beziehen sollen, also auch Briefe, Geld (ohne Unterschied der Summe und des Gewichts) und Packete bis zum 40 Pfund-Gewicht. Zweifelhaft aber ist wegen der nicht postzwangspflichtigen Güter, also aller

[1]) A.K.O. S. 31—38.
[2]) ebenda S. 40—49.
[3]) ebenda S. 96—105.
[4]) ebenda S. 33.
[5]) ebenda S. 39.
[6]) ebenda S. 3.
[7]) Wolf a. a. O. S. 533.

Packete, Kisten u. s. w. über 40 Pfund-Gewicht . . . Der § 28 IIb (d. h. § 28 der Minoritäts-Vorlage) schliefst die unentgeltliche Beförderung für alle der Post anvertrauten Güter in sich, wogegen sich mehrere der Herren Staatsminister entschieden erklärt haben. In der That ist in diesem Transport ein freies Gewerbe enthalten, und es hat etwas Auffallendes, wenn bei demselben ein Konkurrent für den anderen die Betriebskosten bezahlen soll. Insbesondere würde die Post nach den Worten des § unbedenklich den ganzen Gütertransport an sich ziehen können, indem es bei ihr stände, den Preis des für sie kostenfreien Transports so niedrig zu setzen, dafs die Gesellschaft nicht mehr konkurrieren könnte. Dafs dieses Bedenken nicht aus der Luft gegriffen ist, wird zugegeben werden müssen, da die Postverwaltung selbst es nötig gefunden hat, deshalb ein verwahrendes Versprechen in ihren Vertrag mit der Magdeburg-Leipziger Gesellschaft (§ 4) aufzunehmen." [1]) Aus diesem Grunde war die Staatsratsabteilung einstimmig der Ansicht, „dafs die Verbindlichkeit zum unentgeltlichen Transport sich nur auf die Gelder, Briefe und postzwangspflichtigen Güter erstrecken dürfte". [2]) Die Abteilung schlug auch vor, [3]) die Bedingungen, welche die Postverwaltung in dem Vertrage mit der Berlin-Potsdamer Gesellschaft eingegangen war, nämlich „dafs bei jeder Fahrt nicht mehr als zwei Wagen mitgeschickt werden dürfen", gesetzlich festzustellen. „Da aber doch einzelne Fälle, z. B. bei starken herrschaftlichen Geldsendungen, eintreten konnten, wo sich ein augenblickliches Bedürfnis vieler Transportmittel zeigte," so beantragten sie noch den Zusatz: „dafs die Post, wenn es die ihr obliegenden Verpflichtungen erforderten, auch mehr als zwei Wagen, diese mehreren aber nur gegen Entrichtung des Transportgeldes für die darauf befindlichen Gegenstände bei jeder Fahrt mitzuschicken befugt sey". Hiervon wurde jedoch bei der Feststellung des Wortlautes des Gesetzes Abstand genommen, da man annahm, dafs in der Regel nicht mehr als ein Postwagen zur Unterbringung der Postsachen erforderlich sein würde. [4])

Der nach den Vorschlägen der Staatsratsabteilung aufgestellte Gesetzentwurf wurde dem König zur Allerhöchsten Bestätigung überreicht. Die hierauf erlassene Kabinetsordre vom 12. September 1838

---

[1]) Gutachten S. 36.
[2]) ebenda S. 37.
[3]) ebenda S. 38.
[4]) Wolf a. a. O. S. 536.

erklärte sich im allgemeinen mit dem vorgeschlagenen Gesetzentwurf einverstanden, doch erteilte sie den Vorschlägen, welche die Vergütungen des Verlustes der Postverwaltung und der Amortisation betrafen, z. Z. die Zustimmung noch nicht, weil beide wichtige Punkte noch nicht gehörig vorbereitet erschienen. Die Höhe des Verlustes der Post, die zur Amortisation der Anlagekapitalien in einem gegebenen Zeitraum erforderliche Summe und der mutmafsliche Betrag der projektierten Abgaben liefsen sich zur Zeit in keiner Art übersehen. Dies alles müsse zuvörderst näher erwogen und festgestellt werden. Da jedoch dieser Prüfung bei dem Mangel an aller Erfahrung jede sichere Basis fehlte, so bestimmte die Kabinetsordre, dafs solche so lange ausgesetzt werde, bis die zweite in Preufsen zu eröffnende Eisenbahn drei Jahre im Betrieb gewesen wäre, bis dahin solle es bei den Bestimmungen der Kabinetsordre vom 31. Juli 1837 bewenden. Um aber hierdurch die Emanierung des Gesetzes nicht länger zu verzögern, gab die K.O. die Erwägung anheim, ob nicht dasselbe ohne weitere Beratung mit der nötigen Modifikation zu publizieren sei. [1])

Gesetz vom 3. November 1838.

Nach Erledigung dieses Punktes in der befohlenen Art und Weise erfolgte unterm 3. November 1838 die Allerhöchste Bestätigung des Gesetzes. Die Paragraphen des Gesetzes, welche das Verhältnis der Eisenbahnen zur Postverwaltung betreffen, haben folgenden Wortlaut:

§ 37. Die aus dem Postregale entspringenden Vorrechte des Staates, an festgesetzten Tagen und zwischen bestimmten Orten Personen und Sachen zu befördern, gehen, soweit es für den Betrieb der Eisenbahnen nötig ist, die in jenem Regale enthaltene Ausschliefsung des Privatgewerbes aufzugeben, auf dieselben über, wobei der Postverwaltung die Berechtigung vorbehalten bleibt, die Eisenbahnen zur Beförderung von postmäfsigen Versendungen unter den nachfolgenden näheren Bestimmungen zu beuntzen:

1) Die Gesellschaft ist verpflichtet ihren Betrieb, soweit die Natur desselben es gestattet, in die notwendige Übereinstimmung mit den Bedürfnissen der Postverwaltung zu bringen.

2) Sie übernimmt den unentgeltlichen Transport der Briefe, Gelder und aller anderen dem Postzwange unterwrofenen Güter.

3) Sie übernimmt ferner den unentgeltlichen Transport derjenigen

[1]) Wolf a. a. O. S. 539.

Postwagen, welche nötig sein werden, um die der Post anvertrauten Güter zu befördern.

4) Findet es die Postverwaltung nötig, der Gesellschaft Reisende zur Beförderung zu überweisen, so ist die Gesellschaft verpflichtet, dieselben vorzugsweise vor andern Personen auf derjenigen Klasse von Bahnwagen, die dazu von der Post für immer bestimmt werden soll, gegen Entrichtung des gewöhnlichen Personengeldes dieser Wagen zu befördern.

5) Die Gesellschaft ist verpflichtet, die mit Post-Frei-Pässen versehenen Personen unentgeltlich zu befördern, vorausgesetzt, dafs dieselben nur einen Teil ihrer Reise auf der Eisenbahn, einen andern Teil aber mit gewöhnlichem Postfuhrwerk zurücklegen.

6) Wird der regelmäfsige Postbetrieb auf einer Eisenbahn dergestalt durch die Schuld der Gesellschaft unterbrochen, dafs die Postverwaltung ihren Betrieb durch andere Anstalten einstweilen zu besorgen genötigt wird, so ist die Gesellschaft zur Erstattunng des hierdurch veranlafsten Kostenaufwandes verpflichtet.

§ 37. Wird eine Konkurrenz im Transport auf der Eisenbahn veranstaltet, so sind die Konkurrenten gegen die Post zu denselben Leistungen verpflichtet wie die ursprünglichen Unternehmer (§ 36). Für die angemessene Verteilung dieser Lasten unter den verschiedenen Unternehmern ist bei Erteilung der Konzession Bedacht zu nehmen.

§ 38. Von der Eisenbahn ist eine Abgabe zu entrichten, welche im Verhältnis des auf das ganze Aktienkapital, nach Abzug aller Unterhaltungs- und Betriebskosten und des jährlich inne zu behaltenden Beitrags zum Reservefonds, betreffenden Ertrags sich abstuft. Die Höhe dieser Abgabe soll aber erst dann reguliert werden, wenn die zweite innerhalb Unserer Staaten konzessionierte Eisenbahn drei Jahre im vollständigen Betriebe gewesen ist und dadurch zu einer angemessenen Regulierung die nötigen Erfahrungen gesammelt worden sind; bis dahin ist die Post für den Verlust, welchen sie durch die Eisenbahnen in ihrer Einnahme erweislich erleidet, von jeder Gesellschaft mit Berücksichtigung der in § 36 zum Vorteile der Post bestimmten Leistungen zu entschädigen.

Von der Entrichtung einer Gewerbe-Steuer bleiben die Eisenbahngesellschaften befreit.

§ 39. Der Ertrag der in § 38 vorbehaltenen Abgabe soll zu keinen anderen Zwecken, als zur Entschädigung der Staatskasse für die ihr durch die Eisenbahnen entzogenen Einnahmen und zur Amortisation des in dem Unternehmen angelegten Kapitals verwendet werden.

Über die Art dieser Verwendung werden Wir Unser Handelsministerium mit besonderer Anweisung versehen.

b) Begründung der unentgeltlichen Leistungen.

Zu dieser Verpflichtung zum unentgeltlichen Transporte überhaupt liegen aus der Zeit seit dem Erlafs des Gesetzes vom 3. November 1838 zwei Begründungen vor. Die eine befindet sich in dem schon öfters erwähnten Aufsatz von Wolf, die andere in dem Bericht der Reichstags-Kommission über den Gesetz-Entwurf, betreffend die Abänderung des § 4 des Gesetzes vom 28. Oktober 1871. [1]) Nach Wolf [2]) soll es bereits in der Sitzung des Staatsministeriums vom 3. Dezember 1836 in Anregung gekommen sein, dafs die Verpflichtungen der Eisenbahn auf die unentgeltliche Beförderung aller Briefe, postzwangsmäfsiger Packete und Gelder auszudehnen seien, und dafs diese Leistungsverpflichtung als ein Äquivalent dafür aufgefafst werden müsse, dafs die Post davon absehen wolle, mit der Eisenbahn in der Beförderung der Personen zu konkurrieren. Aber wie wir gesehen haben, [3]) war bereits am 27. Januar 1836, also 10 Monate früher, das Staatsministerium schon der Ansicht gewesen, dafs „der Alleinbetrieb auf der Bahn unter gewöhnlichen Umständen dem ursprünglichen Unternehmer der Eisenbahnanlage faktisch verbleiben müsse“, und der Generalpostmeister selbst hatte am 5. Mai 1836, also 7 Monate früher, seine Überzeugung [4]) dahin geäusfert, dafs die „wirkliche Herstellung einer Konkurrenz bei den Beförderungen auf der Eisenbahn praktisch unausführbar sein dürfte“. Es ist also der Wolfschen Behauptung, [5]) „die Feststellung der Verpflichtungen der Eisenbahn gegen die Post stütze sich im wesentlichen auf die Voraussetzung, dafs die Postverwaltung davon absehen werde, mit den Eisenbahnunternehmern durch Einrichtung eines eignen Beförderungsdienstes in Konkurrenz zu treten,“ nicht unbedingt beizupflichten.

Es dürfte namentlich höchst unwahrscheinlich sein, dafs man den Eisenbahnen eine so erhebliche Belastung auferlegte „im wesentlichen“

---

[1]) Drucksachen des Reichstags, 2. Leg.-Periode III. Session 1875 Nr. 58.
[2]) a. a. O. S. 535.
[3]) Oben S. 80.
[4]) Oben S. 79.
[5]) a. a. O. S. 536.

als Äquivalent dafür, dafs man von einer praktisch unausführbaren Mitbenutzung der Bahn absah. Auch die Bestimmungen des § 37 des Gesetzes, wonach etwaige Konkurrenten derselben Leistungsverpflichtung gegen die Post unterworfen werden sollen wie der ursprüngliche Unternehmer, sind keineswegs, wie Wolf zur Unterstützung seiner Behauptung anführt, darauf zurückzuführen, dafs man eine Mitbenutzung der Bahn von andern, also auch von der Post wirklich erwartete. Vielmehr zeigt diese Bestimmung nur die äufserst sorgfältige Redaktion des ganzen Gesetzes und ist den sämtlichen übrigen Bestimmungen über Mitbenutzung und Bahngeld vollständig ähnlich, welche man der Vorsicht halber in das Gesetz aufnahm (§§ 26—35), obgleich man in mafsgebenden Kreisen darüber vollständig klar war, [1] dafs eine Konkurrenz sich nie einstellen würde.

Die zweite, im Bericht der Reichstags-Kommission über das (spätere) Eisenbahnpostgesetz vom 20. Dezember 1875 befindliche Begründung der Unentgeltlichkeit der Beförderung stützt sich, wie es scheint, nicht auf eine genauere Kenntnis der Entstehungsgeschichte des Gesetzes von 1838, sondern ist vielmehr allein aus diesem Gesetz herausgelesen. Überall in diesem Gesetze sei die Rede nur von „Verlust“ und von „Entschädigung“ für diesen als unvermeidlich betrachteten Verlust. Die Voraussetzung eines Verlustes bilde also die Grundlage der §§ 36, 38 und 39 des Gesetzes. Indessen sei der erwartete Verlust nie eingetreten, vielmehr stiege der Überschufs der Postverwaltung in erfreulichster Weise. Nichtsdestoweniger habe man diese als Entschädigung für einen niemals eingetretenen Verlust den Eisenbahnen auferlegte Verpflichtung so ziemlich unverändert beibehalten, obgleich man den Postzwang für Packete im Jahre 1852 teilweise, im Jahre 1860 gänzlich aufgehoben habe. Rechtsmäfsig möge dieses Verfahren wohl sein, da das bestehende Recht blofs eine verlängerte Geltung erhalten habe, billig sei es jedoch nicht zu nennen, da die Bestimmungen des ursprünglichen Gesetzes auf einen thatsächlich nie eingetretenen Fall gehen. Diese Begründung entspricht im grofsen und ganzen den Thatsachen und zeigt wenigstens, dafs das Reich seine Vorrechte auf rechtmäfsigem Wege erworben hat. Es wäre jedoch der Einwand möglich, dafs die Verlustfreiheit der Postverwaltung und gar ihre steigenden Überschüsse gerade auf dieser Verpflichtung der Eisenbahnen beruhen und sonst nicht zu erzielen gewesen wären. Es

[1]) Selbst Wolf gibt letzteres zu a. a. O. S. 474.

wird also nötig sein, diesen Einwand auf seine Stichhaltigkeit zu prüfen.

Betrachten wir die Entstehungsgeschichte des Gesetzes, so ist es nicht zu verkennen, dafs die Verpflichtung zur unentgeltlichen Beförderung gewisser Postsachen praktisch einen Teil der für Amortisations- und Postentschädigungszwecke vorgesehenen Eisenbahnabgabe bildet. Letztere sollte dazu dienen, den Betrag der eisenbahnseitig der Post zu gewährenden Entschädigung zu vermindern und dadurch den Einwand der Postverwaltung, dafs die vorgesehene Abgabe zur vollständigen Deckung ihres Verlustes nicht hinreichend sei, wesentlich abzuschwächen. Dieses geht nicht nur aus den schon angeführten [1]) Motiven hervor, welche besagten, dafs die durch die Unentgeltlichkeit veranlafste Erhöhung der Posteinnahme „dann schon die Ausfälle, welche sich bei der Personengeld-Einnahme herausstellen, in gewissem Mafse ausgleichen“ würde, sondern dasselbe wird auch durch § 38 des Gesetzes [2]) bewiesen, wonach während der drei Jahre nach der Eröffnung der zweiten preufsischen Eisenbahn und vor Feststellung der Eisenbahnabgabe die Post für den Verlust, welchen sie durch die Eisenbahnen in ihrer Einnahme erweislich erleidet, von jeder Gesellschaft unter Berücksichtigung der im § 36 zum Vorteile der Post bestimmten Leistungen zu entschädigen war. Wenn diese Leistungen keinen Teil der Entschädigung bildeten, so wären sie bei der Berechnung derselben gewifs nicht in Abzug zu bringen. Dafs die unentgeltlichen Leistungen auch späterhin bei der Feststellung der Abgabe, welche als Postentschädigung dienen sollte, gleichfalls in Abzug gebracht werden sollten, geht daraus hervor, dafs die zu einer angemessenen Regulierung nötigen Erfahrungen in den drei Jahren zu sammeln wären, während welcher die Verpflichtung zur unentgeltlichen Beförderung bestand. Die Post hatte also während dieser drei Jahre schon den finanziellen Vorteil dieser unentgeltlichen Eisenbahnleistungen, und die festzustellende Abgabe sollte nur diejenigen Betriebsausfälle decken, welche erfahrungsgemäfs noch über den Wertbetrag dieser sachlichen Entschädigung hinausgingen. Die Verpflichtung der Eisenbahnen zur unentgeltlichen Beförderung gewisser Postsachen ist also, der ursprünglichen Absicht nach, ein Teil der eisenbahnseitig

---

[1]) Oben S. 89.

[2]) Oben S. 95.



zu gewährenden Entschädigung für die durch die Eisenbahnen veranlafsten Ausfälle der Postrevenuen.

Verfolgen wir nun die Geschichte dieser Entschädigung einschliefslich der Beförderungsverpflichtung weiter. Hier dürften zunächst die Verluste der Post, dann die Entschädigungsmafsregeln zu betrachten sein. Wie wir gesehen haben,[1]) wurde zuerst so ziemlich auf allen Seiten angenommen, dafs die Eisenbahnen die Postrevenuen sehr schmälern müfsten. Zwar fehlte es nicht an Persönlichkeiten, die eine schärfere Einsicht in die wirklichen Verhältnisse besafsen,[2]) und es wurde sogar behauptet, die Eisenbahnen würden die Posteinnahmen derart steigern, „dafs den Eisenbahngesellschaften, insofern sie eine Unterstützung aus öffentlichen Mitteln in Anspruch nehmen mufsten, ein sehr erheblicher Zuschufs aus den Kassen der Generalpostämter geleistet werden könnte, ohne die früheren Einnahmen des betreffenden Etats zu schmälern".[3]) Die Staatsregierung[4]) aber und besonders der Generalpostmeister v. Nagler, erwartete erhebliche Verluste der Postkasse. In dem Bericht vom 1. Juli 1837 veranschlagte er die Ausfälle bei den schon bei der Postverwaltung angemeldeten 5 Bahnen[5]) auf 36 000 bis 47 000 Thaler. Kämen die Cöln-Aachener, die Potsdam-Halle-Kassel-Lippstädter und Berlin-Frankfurt a/O.-Breslauer Bahnen noch hinzu, so könnte der Ausfall leicht auf 200 000 Thaler steigen.

In der That gestalteten sich die Verhältnisse nicht so. Weder hinsichtlich des Verkehrs noch der Einnahme thaten die Eisenbahnen der Post Abbruch. „Vielmehr hat das Postwesen der früher oft gehegten Meinung entgegen gerade mit der Ausbreitung der Eisenbahnen, welche so mächtige Hebel der industriellen Entwickelung geworden sind, seinen gröfsten Aufschwung genommen."[6]) Diesen Aufschwung verdeutlichen folgende Zahlen:

---

[1]) Oben S. 76—79.

[2]) z. B. Hansemann, Die Eisenbahnen und die Aktionäre (Jan. 1837) S. 88. Ders., Preufsens wichtigste Eisenbahnfrage (August 1837) S. 8.

[3]) Camphausen, Versuch eines Beitrags zur Eisenbahngesetzgebung (1838) 148—149.

[4]) A.K.O. u. s. w. S. 19.

[5]) Die Leipzig-Magdeburger, die Berlin-Potsdamer, die Düsseldorf-Elberfer, die Elberfeld-Wittener und die Berlin-Stettiner Bahn.

[6]) v. Stephan, Geschichte der preufsischen Post S. 680.

Preufsische Postkurse auf Landstrafsen:

Jahr	Zahl	zurückgelegte Meilen	Postreisende
1839	1407	(1837): 2 458 583	1 132 186
1857	2063	4 425 677	3 276 150

Postpackete:

Jahr	Zahl	Gewicht
1842	2 833 598	24 688 302 Pfund
1857	11 543 688	95 611 841 „

Reinüberschufs:

1835	1 557 399	Thaler
1840	1 560 629	„
1845	1 080 256	„
1850	921 621	„
1855	1 286 493	„

In den Jahren 1844, 1847, 1848, 1850 und 1852 fanden zum Teil erhebliche Porto-Ermäfsigungen („Portoreform“) statt. [1])

Ähnlich war der Verlauf der Dinge in Österreich, wo das Jahr 1851 die Portoreform (und einen Reinüberschufs von 147 222 Fl.) brachte:

	Einnahmen	Ausgaben	Überschufs	
1835	4 927 996	3 156 513	1 771 483	Fl.
1845	7 109 154	5 134 680	1 974 473	„
1855	10 720 821	9 012 535	1 708 268 [2])	„

Welcher Teil dieses Aufschwunges den Eisenbahnen und welcher der Einführung des Penny-Porto-Systems (in England durch Rowland Hill 1840) zuzuschreiben sei, läfst sich wohl noch nicht mit Sicherheit feststellen. Jedenfalls aber dürfte die zu plötzliche und tiefgreifende Portoreform die hauptsächlichste Schuld an den Posteinnahme-Verminderungen in den 40er bezw. 50er Jahren zu tragen haben. Die Geschichte der direkten Postentschädigung in Preufsen kann also in das Urteil zusammengefafst werden: erweisbare Postverluste gab es nicht, Postentschädigungen folglich auch nicht. Selbst von der im

[1]) v. Stephan a. a. O. S. 681, 682, 728 und 760.
[2]) v. Stephan a. a. O. S. 731.

§ 38 des Gesetzes vorgesehenen Berechnung der Verluste bis zur Feststellung der allgemeinen Eisenbahnabgabe nahm die Postverwaltung Abstand, [1]) und als die Abgabe schliefslich zehn Jahre nach der gesetzmäfsigen Zeit festgestellt wurde, [2]) wurde allseitig anerkannt, dafs die Post erfahrungsgemäfs einen nachweisbaren Verlust weder erlitten habe noch erleide. [3])

Die unentgeltliche Beförderung gewisser Postsachen blieb also die einzige den Eisenbahnen als Entschädigung auferlegte Leistung für die Postverwaltung. Es fragt sich demnach, ob diese Leistungsverpflichtung als Entschädigung nötig war.

Um diese Frage mit vollständiger Genauigkeit beantworten zu können, wäre es nötig, den Wert der Vorteile und der Nachteile, welche die Eisenbahnen der Postverwaltung brachten, ziffermäfsig nachzuweisen. Da aber die damalige Postverwaltung es unmöglich fand, einen solchen ziffermäfsigen Beweis zu führen, [4]) ist man heutzutage auf allgemeine Betrachtungen angewiesen.

Entsprechend dem Wesen des Eisenbahntransports überhaupt darf angenommen werden, dafs die Post, falls sie die Leistungen der Eisenbahnen hätte vergüten müssen, doch nicht mehr Kosten gehabt hätte, als für die früheren Postbeförderungseinrichtungen auf den Landstrafsen. Auch war sie nicht gezwungen, gewöhnliche Postkurse auf den mit Eisenbahnen versehenen Strecken zu halten, oder gar Extraposten laufen zu lassen. [5]) Von einem durch vermehrte Ausgaben verursachten Verluste kann also keine Rede sein. [6]) Ein Verlust hätte aber auf zwei anderen Wegen entstehen können, erstens durch

---

[1]) Wolf a. a. O. S. 540.

[2]) Gesetz vom 30. Mai 1853, betr. die von Eisenbahnen zu entrichtenden Abgaben (G.S. S. 449). Die zweite preufsische Bahn — die Magdeburg-Leipziger — wurde im Jahre 1840 eröffnet. Die Abgabe wäre also im Jahre 1843 festzustellen gewesen.

[3]) Krause, Eisenbahnsteuer, Hdwbch. der Staatswiss. III S. 224.

[4]) Wolf a. a. O. S. 540.

[5]) Die Befürchtung des Generalpostmeisters v. Nagler: dafs durch Wegfall der Extraposten „bei Reisen Allerhöchster und hoher Herrschaften die gröfsten Verlegenheiten eintreten“ würden (A.K.O. a. a. O. S. 19), hat sich auch als unbegründet erwiesen.

[6]) Hierfür spricht auch die Thatsache, dafs die Betriebskosten im Jahre 1840 auf 52 Prozent, im Jahre 1850 auf 49 Prozent, im Jahre 1856 auf 53 Prozent der Einnahmen sich beliefen. — v. Stephan, Gesch. der preufs. Post S. 730.

Ausfälle an Porto der nicht postzwangspflichtigen Packete, zweitens durch Ausfälle an Personengeldern.

Was die Packete angeht, so betrug die Zahl derselben im Jahre 1842 2833598 und das Gesamtgewicht 24688302 Pfund, was ein Durchschnittsgewicht von 8,7 Pfund ergibt. Im Jahre 1857 dagegen war die Zahl auf 11543688, das Gesamtgewicht auf 95611841 Pfund gestiegen, das Durchschnittsgewicht mithin auf 8,4 Pfund herabgesunken. [1])

Da inzwischen durch Gesetz vom 5. Juni 1852 der Postzwang für Packete im Gewichte von 20 bis 40 Pfund aufgehoben worden war, so ist diese Gewichtsabnahme von 8,7 Pfund im Jahre 1840 auf 8,4 Pfund im Jahre 1857, also im Verlauf von 17 Jahren, eine überraschend kleine, und man darf mit Bestimmtheit sagen, daſs die Eisenbahnen der Post durch Entziehung der schwereren Packete vom Postverkehr keine Verluste verursacht haben. [2])

Auch zeigt die Statistik, daſs der Gesamtumfang des Packetverkehrs eine infolge der Eisenbahnen verminderte Steigerung nicht erfahren hat: [3])

Jahr	Packetzahl	Verhältnis
1831	1689329	100
1835	2007686	118
1836	1991120	117
1837	2075196	123

[1]) v. Stephan a. a. O. S. 682. Allerdings wurde das Porto zwischen 1840 und 1857 wiederholt ermäſsigt; siehe Geschichte des Packetportos oben S. 15—19.

[2]) cf. Postarchiv Jahrg. 1885 S. 707: „Infolge der Beschränkung des Postzwanges auf Pakete bis 20 Pfund nahm die Güterbeförderung mittels der Eisenbahn mehr und mehr an Umfang zu. Um einer Ablenkung des Packetverkehrs entgegenzuwirken, erschien es geboten, eine namhafte Ermäſsigung des Packetportos eintreten zu lassen. Auf Antrag des General-Postamts wurde daher durch Allerhöchste Kabinets-Ordre vom 5. März 1847 das Porto für Pakete zwischen Orten, welche durch Eisenbahnen verbunden waren, auf die Hälfte der bisherigen Sätze, auf $1^1/_2$ Pfennig für das Pfund auf je 5 Meilen, herabgesetzt.“ Die im Texte angeführten Ziffern zeigen, daſs die Eisenbahnen den Packetverkehr nur in sehr bescheidenem Maſse der Post zu entziehen vermochten. Übrigens leuchtet es nicht ein, wie die Folgen jenes Gesetzes von 1852 Anstoſs zu einer Packetportoermäſsigung im J. 1847 hätten geben können, wie von dem anonymen Verfasser der Abhandlung im Postarchiv behauptet wird.

[3]) Entnommen 1831—47 von v. Redens Allgemeine vergleichende Finanzstatistik II 2, S. 218; 1851—55 von v. Stephans Geschichte der preuſs. Post S. 684. Angaben für 1848—50 habe ich nicht finden können.



Jahr	Packetzahl	Verhältnis
1838	2 197 188	130
1839	2 351 896	139
1840	2 534 375	150
1841	2 672 342	158
1842	2 833 598	167
1843	3 038 677	179
1844	3 201 666	189
1845	3 270 874	194
1846	3 684 855	217
1847	3 759 387	223
1851	4 700 468	278
1852	5 324 702	315
1853	5 985 044	354
1854	6 412 211	380
1855	7 322 770	433

Bei der Personenbeförderung aber liegt die Sache nicht so klar zu Tage. Zwar ist die Zahl der Postkurse auf Landstraſsen von 1407 im Jahre 1837 auf 2063 im Jahre 1857, die der zurückgelegten Meilen von 2 458 538 im Jahre 1839 auf 4 425 677 im Jahre 1857, die der Postreisenden in denselben Jahren von 1 132 186 auf 3 276 150, mithin von 0,46 auf 0,74 pro zurückgelegte Meile gestiegen. Durch diese gesteigerte Frequenz des postmäſsigen Reisens hätte die Personenpost einen gesteigerten, nicht einen verminderten Reinüberschuſs aufweisen müssen, wenn sie überhaupt vorher einträglich gewesen wäre. Es unterliegt aber keinem Zweifel, daſs die ganze damalige Fahrpost nichts weniger als einträglich war. Hierfür braucht man sich nicht auf die Äuſserungen der besonderen Freunde der Eisenbahnen zu berufen, die vor dem Zustandekommen des Gesetzes von 1838 die Kostspieligkeit der Personenpost sehr betonten.[1] Selbst die Postverwaltung stellte im Jahre 1841 eine Berechnung des Ertrags der Brief- und der Fahrpost an, wonach die erstere im Jahre 1840 einen Reinüberschuſs von 1 458 767 Thaler, die letztere dagegen nur 161 862 Thaler abgeworfen haben sollte.[2] Sieht man nun die „Erläuterungen“ [3]) dieser Berechnung an, so wird man v. Stephan beipflichten

[1]) Vgl. Hansemann, Die Eisenbahnen und deren Aktionäre S. 88; Camphausen a. a. O. S. 149.

[2]) Pro memoria über den Entwurf des neuen Postgesetzes S. 45.

[3]) Ebenda S. 46—50.

müssen, welcher meint, dafs sie auf sehr unsicheren rechnerischen Grundlagen beruhe. Selbst er aber kam im Jahre 1858 „auf Grund spezieller Berechnung nach verschiedenen Methoden zu dem Resultate, dafs das Fahrpostwesen höchst wahrscheinlich nur einen geringen baren Überschufs abwirft“, [1]) und in seiner Erörterung der Frage, ob die Personenpost aufzuheben sei, [2]) hielt er die Gemeinnützigkeit des Instituts für dessen beredtesten Verteidiger. [3]) Als Entschädigung für die Ausfälle dieses nicht einmal 10 Prozent der Postüberschüsse aufbringenden Postzweiges war eine grofse Summe kaum in Anspruch zu nehmen. Man hat keinen Grund anzunehmen, dafs dem Staate, bei der grofsen Ausdehnung der Personenpost in den Jahren 1837 bis 57 und der gesteigerten Frequenz ihrer Benutzung, auch nur ein Teil dieses sehr geringen Überschusses verloren ging. Dagegen kann nicht bezweifelt werden, dafs die Eisenbahnen, durch Belebung des ganzen Verkehrs und besonders des einträglichen Briefverkehrs, etwaige Ausfälle der Postrevenuen mehrfach gedeckt haben, und selbst dann genügend gedeckt hätten, wenn die Postverwaltung [4]) die Leistungen der Eisenbahn hätte vergüten müssen. Als Postentschädigung war die den Eisenbahnen durch das Gesetz vom 3. November 1838 auferlegte Verpflichtung zur unentgeltlichen Beförderung von Postgütern also nicht nötig.

---

[1]) Geschichte der preufs. Post S. 669.

[2]) In England wurde das Personenpostmonopol 1779, die Personenpost selbst 1838 aufgehoben. Letzteres geschah in Frankreich bereits am 26. August 1790 (Über Postregal und Postzwang S. 14), und zwar weil die Personenpost hauptsächlich den besitzenden Klassen zu gute komme — eine Ansicht, welche mehr Richtiges an sich hat, als diejenigen zuzugeben geneigt sein werden, welche alles, selbst das Gute der Revolution, kurzweg als „Radikalismus“ zu verdammen pflegen. — Vergl. aber Cohn, Finanzwissenschaft S. 601–609.

[3]) Geschichte der preufsischen Post S. 669—670 Anm. Hiermit ist allerdings seine Behauptung im Reichstage am 18. Januar 1886 schwer in Einklang zu bringen, dafs „die Eisenbahn zu dieser Leistung verpflichtet ist, weil ihr dafür Äquivalente abgetreten sind, nämlich das ganze Monopol der Personenbeförderung — das Monopol, welches nötig war, um im Interesse der Nation für die Briefe und Drucksachen das billige Porto zu erhalten“.

[4]) Hierbei wird nur die Postverwaltung berücksichtigt, also nicht über den Rahmen des bestehenden Gesetzes hinausgegangen. Dafs die Gesamtstaatsrevenuen durch die durch die Eisenbahnen verursachte Steigerung des allgemeinen Wohlstandes vermehrt worden sind, unterliegt keinem Zweifel. Vergl. Hansemann, Zur Kritik des preufsischen Eisenbahngesetzes S. 88 ff., besonders S. 99—100.

c) Von 1838 bis 1875.

Nach den Bestimmungen des Gesetzes vom 3. November 1838 erstreckten sich die Leistungsverpflichtungen der Eisenbahnen auf 1) postzwangspflichtige Gegenstände und 2) Postwagen. Der Umfang des Postzwanges war aber in verschiedenen Teilen Preufsens verschieden. Ihm waren unterworfen, aufser den verschlossenen Briefen u. s. w.,

a. in den älteren Landesteilen Packete bis zu 40 Pfund Einzelgewicht, einschliefslich aller baren Gelder, ungemünzten Goldes und Silbers, Juwelen und Pretiosen ohne Unterschied des Gewichts [1]),

b. in den auf dem linken Rheinufer gelegenen Teilen der Rheinprovinz alle Packete bis zu 2 Pfund einschliefslich, [2])

c. in dem Bezirke des ehemaligen Herzogtums Berg, jetzigem Teile der Rheinprovinz, alle Packete bis zu 50 Pfund und Geldsendungen bis zu 100 Thalern ausschliefslich. [3])

Da für die dem Postzwang nicht unterworfenen Gegenstände das Gesetz von 1838 keine Bestimmungen getroffen hatte, bezahlte die Postverwaltung für diese zuerst nach dem zur Zeit gewöhnlichen Frachttarife, vereinbarte aber nach und nach mit den meisten Gesellschaften einen unveränderlichen und ermäfsigten Tarif, welcher pro Zentner und Meile berechnet wurde.

Gewöhnliche beladene Postwagen wurden zuerst nach dem Bahnhof geschafft, dort auf Eisenbahnuntergestelle, welche die Gesellschaften unentgeltlich hergeben mufsten, gestellt und in dem Bestimmungsort mittels Pferde wieder abgeholt. [4])

Diese sehr unbequeme Beförderungsweise machte bald einer andern Platz. Statt richtige Postwagen auf die Eisenbahnuntergestelle zu setzen, erbaute die Postverwaltung auf die von den Eisenbahnen unentgeltlich hergegebenen Untergestelle zweckmäfsig eingerichtete Obergestelle. [5]) Das sind die Vorfahren der heutigen Posteisenbahn-

---

[1]) Allgem. Landrecht Th. II Tit. 15 § 143; Allerhöchste Deklaration vom 12. Juni 1804.

[2]) Verordnung vom 27. Prairial des Jahres 9 der Republik. Vergl.: Über Postregal und Postzwang u. s. w. 1840 S. 4—18.

[3]) Gesetz vom 25. Februar 1809.

[4]) Wolff a. a. O. S. 542—544.

[5]) Über das ähnliche (in derselben Weise entstandene) Verfahren in Frankreich vergl. Fleury, Code annoté, 3e éd. S. 119 Anm. 3.

wagen. Auch wurden Postsendungen in Abteilungen von Personen- und andern Wagen befördert.

Zur unentgeltlichen Beförderung von Postbeamten waren die Eisenbahngesellschaften im Gesesetz von 1838 nicht ausdrücklich verpflichtet. Als hierüber ein Streit entstand, wurde das Gesetz durch Erkenntnis des Geheimen Obertribunals vom 18. September 1848 dahin ausgelegt, dafs die Verpflichtung, „die Postbeamten, welche die Postsachen begleiten, sowie überhaupt das zur Expedition erforderliche Personal unentgeltlich zu befördern“, auch den Eisenbahnen obliege. [1])

Kurz hiernach im Jahre 1849 fing die Postverwaltung mit der Einrichtung von fahrenden Postämtern, den sogenannten „Postspeditions-Büreaus“ unter Begleitung von Postbeamten an und sah sich veranlafst, mit den verschiedenen Gesellschaften besondere Verträge abzuschliefsen. Hierin verzichtete sie in der Regel auf die unentgeltliche Beförderung mehr als Eines Postwagens, was sie ruhig thun konnte, da Postwagen jetzt gleichbedeutend mit Eisenbahnwagen, nicht mit dem ursprünglich beabsichtigten, weniger umfangreichen Postfuhrwerke war. Auf der anderen Seite beanspruchte sie gewisse im Gesetze nicht ausdrücklich vorgesehene Leistungen von den Eisenbahngesellschaften, z. B. die Beförderung von den die Post begleitenden Beamten und von deren unterwegs zu benutzenden Gerätschaften, sowie die Hergabe von Wagenabteilungen statt besonderer Postwagen. Auch waren die für den Transport der nichtzwangspflichtigen Postsendungen zu zahlenden Vergütungen vielfach näher bestimmt, und diese Bedingungen waren regelmäfsig in die Konzessions-Urkunden der neuen Gesellschaften aufgenommen und so permanent gemacht.

Das Gesetz über das Postwesen vom 5. Juni 1852 [2]) hob (§ 5) den Postzwang für Packete von mehr als 20 Pfund auf, ordnete jedoch an (§ 9):

„Hinsichts der Eisenbahn-Unternehmungen verbleibt es bei den besonderen gesetzlichen Vorschriften. Für die Verbindlichkeit der bereits konzessionierten Eisenbahn-Gesellschaften zum unentgeltlichen Transport (§ 36 Nr. 2 des Gesetzes vom 3. Nov. 1838) bleiben die bisherigen Bestimmungen über den Umfang des Postzwanges mafsgebend.“

---

[1]) Wolff a. a. O. S. 542.

[2]) Gesetz-Sammlung S. 345.

Das Gesetz vom 21. Mai 1860 betreffend die Abänderung mehrerer auf das Postwesen sich beziehender Vorschriften[1]) hob den Postzwang für ungemünztes Gold und Silber, für Juwelen und Pretiosen, sowie für Packete bis zu 20 Pfund gänzlich auf (§ 1), ordnete jedoch an (§ 5):

„Für die Verbindlichkeit der Eisenbahngesellschaften zum unentgeltlichen Transport von Postsendungen bleiben hinsichts der seit dem Erlafs des Gesetzes vom 5. Juni 1852 bereits konzessionieten und den noch zu konzessionierenden Eisenbahngesellschaften die Bestimmungen des Gesetzes vom 5. Juni 1852 über den Umfang des Postzwanges mafsgebend. Für die desfallsige Verbindlichkeit der bereits vor dem Erlafs des Gesetzes vom 5. Juni 1852 konzessionierten Eisenbahngesellschaften bewendet es bei der Bestimmung des § 9 des eben genannten Gesetzes."

Die Verfassung des Norddeutschen Bundes wollte der Postzersplitterung in Deutschland ein Ende machen, und demgemäfs gelangte schon unterm 22. August 1867 an den Bundesrat der Entwurf eines Gesetzes über das Postwesen des Norddeutschen Bundes.[2]) Dieser Entwurf stützte sich in der Hauptsache auf das Preufsische Postgesetz von 1852 und behandelt die Frage des Verhältnisses der Eisenbahnen zur Postverwaltung in ganz ähnlicher Weise, wie sie im genannten Gesetze behandelt wurde. Gegen diesen Teil des Entwurfs (§ 5) fand die Kommission des Reichstags nichts einzuwenden[3]) und er wurde unverändert in das Gesetz[4]) vom 2. November 1867 aufgenommen.[5]) Dieselben Bestimmungen mit nur redaktionellen

---

[1]) Gesetz-Sammlung S. 209.

[2]) Drucksachen des Bundesrats 1867 Nr. 7.

[3]) Bericht der Kommission vom 14. Oktober 1867, Drucksachen des Reichstags Nr. 102.

[4]) Bundesgesetzblatt S. 61. Der § 5 wurde ohne Debatte angenommen. Stenogr. Ber. des Nd. Reichstages 2. Oktober 1867 Bd. I S. 513.

[5]) B.G.Bl. 61. Der diesbezügliche § hat folgenden Wortlaut:

„Hinsichts der Eisenbahn-Unternehmungen verbleibt es bei den besonderen gesetzlichen Vorschriften. Für die Verbindlichkeit der bereits konzessionierten Eisenbahngesellschaften zum unentgeltlichen Transport von Postsendungen bewendet es bei den Bestimmungen der Konzessions-Urkunden, und bleiben insbesondere in dieser Beziehung die bisherigen Gesetze über den Umfang des Postzwanges und über die Verbindlichkeit der Eisenbahnen zu Leistungen im Interesse der Post mafsgebend.

Wenn eine bereits konzessionierte Eisenbahngesellschaft ihr Unternehmen durch den Bau neuer Eisenbahnen erweitert, so sind dieselben zu gleichen Leistungen im Interesse der Post verpflichtet, wie solche der ursprünglichen

Abänderungen wurden in das Gesetz über das Postwesen des Deutschen Reiches vom 28. Oktober 1871 [1]) als § 4 aufgenommen, mit dem Vorbehalt, dafs sie auf Bayern und Württemberg keine Anwendung finden sollten.

Hinsichtlich der Privateisenbahnen war die Sachlage in Preufsen also folgende: [2])

Die vor 1852 konzessionierten Eisenbahngesellschaften waren gesetzlich verpflichtet, alle dem damaligen Postzwange unterworfenen Gegenstände, also in dem gröfsten Teile des Landes auch Packete bis zu 40 Pfund, sowie die Postwagen unentgeltlich zu befördern. Die nach 1852 konzessionierten Eisenbahnen hatten aufser den Reitpostsendungen Packete bis zu 20 Pfund unentgeltlich zu befördern. Diese Verpflichtungen wurden durch Verordnung vom 19. August 1867 (Gesetzsammlung S. 1426) auch auf die infolge der Ereignisse von 1866 zugetretenen Landesteile ausgedehnt. Die näheren Bestimmungen wurden entweder durch vertragsmäfsige Vereinbarungen mit den betreffenden Gesellschaften oder in den Konzessions-Urkunden getroffen. In den übrigen Einzelstaaten herrschte zwar die gröfste Verschiedenheit, immerhin aber galt in dem weitaus gröfsten Teile des Bundes-Gebietes bezw. des Reiches die verhältnismäfsig einheitliche Postgesetzgebung Preufsens.

Es war aber nicht das Verhältnis der Privateisenbahnen, sondern das der Staatsbahnen zur Postverwaltung, welches den direkten Anstofs zum Eisenbahnpostgesetz vom 20. Dezember 1875 schliefslich

---

Bahn obliegen, falls nicht in der bereits erteilten Konzessions-Urkunde eine ausdrückliche Ausnahme in dieser Beziehung enthalten ist.

Bei neu zu konzessionierenden Eisenbahn-Unternehmungen wird das Bundes-Präsidium die erforderlichen Anordnungen wegen gleichmäfsiger Bemessung der den Eisenbahnen im Interesse der Post aufzuerlegenden Verpflichtungen treffen. Jedoch sollen diese Verpflichtungen nicht über das Mafs derjenigen Verbindlichkeiten hinausgehen, welche den neu zu erbauenden Eisenbahnen nach den bisher in den älteren östlichen Landesteilen Preufsens geltenden Gesetzen obliegen."

Die Bestimmungen dieses Paragraphen bezogen sich nicht auf Staatseisenbahnen (Motive zum Gesetz [S. 23]; Drucksachen des Reichstags des Nd. B. 1867 Nr. 7).

[1]) Reichs-Gesetzblatt S. 347.

[2]) Bericht der Kommission über den Gesetzentwurf, betreffend die Abänderung des § 4 des Gesetzes vom 28. Oktober 1871, Drucksachen des Reichstags, 2. Legisl.-Per. III. Session 1875 Nr. 58.

gab. In Preufsen war das Verhältnis der Staatsbahnen zur Postverwaltung gar nicht gesetzlich, sondern nur im Wege besonderer Vereinbarung festgestellt. Hierbei galt als Regel, [1]) dafs „zur Beförderung der Postwagen bezw. der Wagenräume, welche bei den einzelnen Zügen als für das gewöhnliche Bedürfnis des Posttransports erforderlich angenommen werden, die Zugkraft von den Eisenbahnen unentgeltlich hergegeben werden mufs, dafs dagegen, wenn in einzelnen Fällen die erwähnten Wagen oder Wagenräume zur Fortschaffung aller Postsendungen nicht genügen, oder wenn ausnahmsweise und aus besonderen Veranlassungen Fahrpostgüter mit solchen Eisenbahnzügen befördert werden sollen, in denen für gewöhnlich Postwagen oder Wagen mit Postkoupees nicht laufen, der Eisenbahnverwaltung für die hieraus entstehenden extraordinären Leistungen besondere Entschädigungen gewährt werden". Für die Packete erstreckte sich jedoch die Verpflichtung zur unentgeltlichen Beförderung nur auf solche bis zu 40 Pfund im Gewicht. [2])

Dieselben Bestimmungen wurden in das Bundesreglement vom 1. Januar 1868 für sämtliche Staatsbahnen im Norddeutschen Bund aufgenommen. [3]) Nach Bundesbeschlufs vom 4. Dezember 1867 sollte die Vereinbarung während eines mit dem 1. Januar 1868 beginnenden achtjährigen Zeitraumes Geltung haben. [4]) Der bevorstehende Ablauf eines Zeitraumes war im Herbst 1875 die Veranlassung zum Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Abänderung des § 4 des Gesetzes vom 28. Oktober 1871. [5])

Durch dieses „Eisenbahnpostgesetz" vom 20. Dezember 1875 [6]) sind die Eisenbahnen verpflichtet, „mit jedem für den regelmäfsigen Beförderungsdienst der Bahn bestimmten Zug, auf Verlangen der Postverwaltung einen von dieser gestellten Postwagen unentgeltlich zu befördern. Diese unentgeltliche Beförderung umfafst a) die Briefpostsendungen, Zeitungen, Gelder mit Einschlufs des ungemünzten

---

[1]) Reglementarische Bestimmungen über die Verhältnisse der Post zu den Staatseisenbahnen vom 13. September 1856.

[2]) Wolff a. a. O. S. 543.

[3]) Dambach a. a. O. S. 17—18.

[4]) Laband, Staatsrecht 2. Aufl. II. 2 S. 74.

[5]) Motive des Gesetzentwurfes, Drucksachen des Reichstags, 2. Legisl.-Per. Sess. III 1875 Nr. 58.

[6]) Reichs-Gesetzblatt S. 318—322.

Goldes und Silbers, Juwelen und Pretiosen ohne Unterschied des Gewichtes, ferner sonstige Poststücke bis zum Einzelgewicht von 10 Kilogramm einschliefslich, b) die zur Begleitung der Postsendungen sowie zur Verrichtung des Dienstes unterwegs erforderlichen Postbeamten, auch wenn dieselben vom Dienste zurückkehren, c) die Gerätschaften, deren die Postbeamten unterwegs bedürfen".

IV.

Wert der Eisenbahnleistungen für Postzwecke.

1. Für die Post überhaupt.

Es sind verschiedene Versuche gemacht worden, die Kosten der eisenbahnseitigen Leistungen für Postzwecke zu berechnen, welche zu teilweise sehr verschiedenen Ergebnissen geführt haben. Die erste mir bekannte Berechnung befindet sich in der Denkschrift [1]) der Privateisenbahngesellschaften über den dem Bundesrat im Jahre 1873 vorgelegten Gesetzentwurf, welcher im Justiz-Ausschuſs des Bundesrates gescheitert sein soll. [2]) Diese Berechnung bezieht sich auf Bahnen, welche, mit Ausnahme der rheinischen und der hessischen Ludwigs-Bahn, meistenteils Packete bis zum Einzelgewicht von 20 bezw. 40 Pfund unentgeltlich zu befördern hatten, also einer gröſseren Verpflichtung unterlagen als die durch das Gesetz vom 20. Dezember 1875 bestimmte. Schon im Jahre 1873 aber hatten mehr als 77 Prozent sämtlicher portopflichtiger Packete ohne Wertangabe ein geringeres Gewicht als 5 kg (10 Pfund), und die übrigen unentgeltlichen Leistungen waren annähernd dieselben, jedenfalls nicht gröſser [3]) als die heutigen. Diese Berechnung, deren Ergebnis für die Beurteilung der heutigen

[1]) Zeitschrift des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen 1875 S. 43—45 und 51—52.

[2]) Ebenda S. 27.

[3]) Vergl. Bericht über die Ergebnisse der preuſs. Eisenbahnen 1886—87 S. 29 Anm., worin behauptet wird, daſs die Gesamtleistungen durch das Eisenbahnpostgesetz gesteigert worden sind.

Zustände nicht ohne Interesse sein dürfte, wurde folgendermafsen angestellt: Personen- und Postwagenachskilometer wurden, was die Betriebskosten anlangt, entsprechend der Betriebsstatistik der preufsischen Eisenbahnen für 1872 als je gleich zwei Güterwagenachskilometer angenommen. Die Gesamtbetriebsausgaben der betreffenden Bahnen wurden durch die so gewonnene Achskilometerzahl dividiert, woraus sich eine Achskilometerausgabe von 0,98 Sgr. pro Postwagenachskilometer ergab. Hierzu wurde eine 5prozentige Verzinsung des Anlagekapitals der Bahnen hinzugerechnet, wodurch die Achskilometerausgabe für Postwagen auf 1,48 Sgr. zu stehen kam. Hiernach war der Wert der unentgeltlichen Leistungen der Privatbahnen bei 54 992 386,5 zurückgelegten Postachskilometern auf 2 712 596 Thaler zu veranschlagen.

Hinsichtlich dieses Berechnungsverfahrens ist zweierlei zu bemerken. Erstens dafs die Gleichstellung eines Personen- bezw. Postwagenachskilometers mit zwei Güterwagenachskilometern auch der später zu besprechenden, von der preufsischen Staatseisenbahnverwaltung aufgestellten Berechnung zu Grunde gelegt wurde, und dafs dieselbe sich auch für eine Veranschlagung der den Eisenbahnen erwachsenden Selbstkosten empfehlen dürfte. Die Eisenbahnverwaltung hat in der letzten Zeit begonnen, die Packetbeförderung aus einigen Personenzügen auszuschliefsen und in die Güterzüge zu verweisen, aus dem Grunde, weil bei starkem Packetverkehr die Postbeiwagen die Personenzüge zu viel belasten. Es ist vorgekommen, dafs in dem Nacht-Personenzug Berlin-Breslau hinter dem Postwagen sechs mit Packeten beladene Postbeiwagen sich befanden. Es war offenbar unmöglich, dafs auf einer kleinen Station mit einem Perron von nur 50 bis 70 Meter Länge zugleich die Lokomotive und der Gepäckwagen (der erste) vor dem Perron, also im Lichte hielt, und auch die Personenwagen (der neunte und die folgenden) vor dem Perron zu stehen kamen. Sollte die Eisenbahnverwaltung mit diesem Ausschliefsungsverfahren überall fortfahren, so trafen die Voraussetzungen der im Texte gemachten Berechnungen nicht mehr zu. Im Jahre 1889 aber waren sie noch im ganzen richtig. Zweitens ist ferner zu bemerken, dafs die Zweckmäfsigkeit der Hinzurechnung einer Verzinsung des Eisenbahnanlagekapitals gerade der Post, wenigstens der Briefpost gegenüber, [1]) etwas fraglich erscheinen dürfte. Die Postverwaltung selbst wird nämlich vom Staate zu einer Verzinsung ihres eigenen Anlage-

[1]) Hinsichtlich der Packetpost wird diese Frage unten ausführlicher erörtert.

kapitals, welches sie selbst zum gröfsten Teil ja erworben hat, nicht angehalten,[1]) und es erscheint daher geboten, womöglich die Berechnung auch ohne Zuziehung eines Verzinsungsbetrages durchzuführen.

Die Anwendung dieses Wagenachskilometersatzes von 9,8 Pfennig ohne, bezw. 14,8 Pfennig mit Verzinsung auf die im Reichs-Postgebiet im Jahre 1889—90 zurückgelegte Postwagenachskilometerzahl von 205 977 051[2]) ergiebt eine Summe von 20 185 751 bezw. 30 484 603 Mark (Berechnung A). Da im genannten Jahre 154 985 658 Postwagenachskilometer auf preufsischen Eisenbahnen zurückgelegt wurden, so kommt der Wert ihrer Leistungen, in derselben Weise berechnet, auf 15 188 594 bezw. auf 22 937 887 Mark zu stehen.

Eine andere Berechnung (Berechnung B) findet sich in dem „Bericht über die Ergebnisse des Betriebs der für Rechnung des preufsischen Staates verwalteten Eisenbahnen im Betriebsjahr 1883—84", S. 19. Die Ausgaben für die Beförderung der Post sind wie folgt berechnet: „Es sind die Betriebsausgaben ermittelt, welche auf jedes Achskilometer der Personenzüge, da in diesen die Postwagen befördert werden, entfallen. Hierbei sind von den Betriebsausgaben vorweg die Kosten der — von der Post besorgten — Expedition und Erneuerung der Wagen, welche die Post für ihre Zwecke ebenfalls selbst stellt, abgesetzt und die Kosten für das Achskilometer in Personenzügen gleich den doppelten Kosten für das Achskilometer in Güterwagen angenommen worden. Den so gefundenen Ausgaben für das Achskilometer in Personenzügen ist ein verhältnismäfsiger Betrag für die Verzinsung des Anlagekapitals (ausschliefslich der Beschaffungskosten für die Personen-, Gepäck- und Güterwagen) zugesetzt. Bei Zugrundelegung der im Betriebsjahre 1883—84 beförderten Postwagenachskilometer betragen hiernach die Betriebsausgaben für die Postbeförderung 14 449 910 Mark." Diese Berechnung scheint also nach wesentlich demselben Prinzip wie die

---

[1]) Dagegen spricht sich Adolf Wagner (Finanzwissenschaft 2. T. 2. Aufl. S. 147) entschieden für die Verzinsung des von der Post selbst nicht erworbenen Anlagekapitals aus.

[2]) Statistik der im Betrieb befindlichen Eisenbahnen Deutschlands 1889—90 Tabelle 18 Spalte 19. Diese Zahl wird durch Abziehung der Postwagenachskilometerzahl von 31 760 111 resp. 7 978 393 für die bayerischen resp. württembergischen Staatsbahnen von der Gesamtpostwagenachskilometerzahl gewonnen, wobei allerdings die verschwindend kleinen Privatbahnen in Bayern und Württemberg unberücksichtigt bleiben.

vorherige, aber sorgfältiger durchgeführt zu sein. Da nun auf preufsischen Eisenbahnen im Betriebsjahre 1883—84 die Postwagenachskilometerzahl 102 586 346 betrug,[1] so ergiebt sich, bei Betriebsausgaben von 14 449 910 Mark, ein Postwagenachskilometer-Beförderungssatz von 14,08 Pfennig. Die Anwendung dieses Satzes ergiebt für das Reichspostgebiet im Jahre 1889—90 29 001 569 Mark, für Preufsen 21 821 980 Mark.

Eine Vorausberechnung (Berechnung C) des Wertes der zu erwartenden Leistungen der preufsischen Eisenbahnen für Postzwecke im Jahre 1885—86 ist in derselben Weise wie die vorhin angeführte gemacht worden.[2] Die veranschlagten Betriebsausgaben betrugen 17 500 000 Mark.[3] Als Schätzung ist diese Berechnung wahrscheinlich nicht so genau als die fürs Jahr 1883—84; jedenfalls ergibt sie für die Zahl der im Jahre 1885—86 thatsächlich durchlaufenen Postwagenachskilometer von 135 510 791 den kleineren Beförderungssatz von 12,91 Pfennig auf das Postwagenachskilometer. Dieser Satz ergibt für das Reichs-Postgebiet im Jahre 1889—90 einen Betrag von 26 591 637 Mark und für Preufsen 20 008 648 Mark.

Eine nach der Art und Weise der Privatbahndenkschrift von 1873, aber auf Grund der Statistik für 1889—90 durchgeführte Berechnung (D) ergibt bei einem Postwagenachskilometer-Beförderungssatz von 9,208 Pfennig ohne Verzinsung für das Reichs-Postgebiet 18 966 367 Mark, für Preufsen 14 271 079 Mark und unter Hinzurechnung einer vierprozentigen Verzinsung des Anlagekapitals[4] für das Reichs-Postgebiet 29 821 357 Mark, für Preufsen 22 438 823 Mark.

---

[1]) Bericht über die Ergebnisse u. s. w. Anlage 16.

[2]) Das Ergebnis dieser Berechnung befindet sich in Band II der Anlagen zum preufs. Staatshaushalts-Etat S. 142.

[3]) Die erwarteten postseitigen Vergütungen von etwa 5 Millionen Mark liefsen also etwa 12 500 000 Mark ungedeckt. Anknüpfend an diese Schätzung stellte Abgeordneter Gamp im Reichstage (18. Januar 1886) eine nicht sehr genaue Berechnung an, wonach der Fehlbetrag für sämtliche Eisenbahnen des Reichs-Postgebiets im Jahre 1885 17 Millionen Mark betragen sollte. Hiergegen erwiderte Staatssekretär v. Stephan, dafs die Postverwaltung auch eine Berechnung habe, und nach ihrer Berechnung der Fehlbetrag für Preufsen nicht auf 12½ Millionen, sondern auf 4 Millionen Mark zu stehen komme. Das Berechnungsverfahren bei dieser, der einzigen mir bekannten postseitigen Erörterung der Frage hinsichtlich der ganzen Post war nicht angedeutet.

[4]) Die Ziffern (aus der Reichs-Eisenbahnstatistik) sind folgende:

Die folgende Tabelle vergleicht diese vier Berechnungen:

Berechnung	Für das Reichs-Postgebiet		Für Preufsen	
	ohne Verzinsung	mit V.	ohne V.	mit V.
A	20 185 751	30 484 603	15 188 594	22 937 887
B	—	29 001 569	—	21 821 980
C	—	26 591 637	—	20 008 648
D	18 966 367	29 821 357	14 271 079	22 438 823
Durchschnitt	19 576 059	28 974 792	14 729 836	21 802 335

Es beruht aber gerade die niedrigste Berechnung (C) auf einem Voranschlag, die Berechnung B dagegen auf der sichersten und sachgemäfsesten Grundlage von allen, und es dürfte daher anzunehmen sein, dafs das Durchschnittsergebnis der vier Berechnungen die den Eisenbahnen aus der Postbeförderung thatsächlich erwachsenden Kosten wenigstens annähernd richtig darstellt, nämlich für das Reichs-Postgebiet rund 19,5 Millionen[1]) Mark, für Preufsen rund 14,5 Millionen

Personenwagenachskm.	2 219 432 122	(Tabelle 18 Spalte 5).
Postwagenachskm.	245 715 457	(Tabelle 18 Spalte 19).
	2 465 147 579 × 2	
	4 930 295 158	
Gepäckwagenachskm.	685 734 594	(Tabelle 18 Spalte 9).
Güterwagenachskm.	9 220 295 524	(Tabelle 18 Spalte 13).
	14 836 325 276	

Betriebsausgaben (Tabelle 26 Spalte 157) ausschliefslich der Kosten für erhebliche Ergänzungen u.s.w. und ausschliefslich des Pachtzinses 683 111 000 M. : 14 836 325 276 = 4,604 Pfennig per Güterwagenachskilometer × 2 = 9,208 Pfennig für Postwagen. Das Anlagekapital betrug 9 775 901 446 M. × 0,4 = 391 036 057 M. Erhöht man im Verhältnis dieses Verzinsungsbetrages zu den Betriebsausgaben den Achskilometerbeförderungssatz von 9,208 Pfennig, so wächst derselbe auf 14,478 Pfennig an. Die Anwendung dieser Sätze ergibt die im Texte angeführten Beträge.

[1]) Die Main-Neckar-Bahn, welche mit einem grofsen Teil ihrer Bahnlänge der preufsischen Gesetzgebung nicht unterworfen war und es nicht in ihrem Interesse fand, statt ihrer konzessionsmäfsigen Verpflichtungen die durch das Eisenbahnpostgesetz angeordneten Leistungen zu übernehmen (vergl. Art. 11 des

Mark ohne Verzinsung. Wird die Postverwaltung, wie sonstige Eisenbahnbenutzer es sind, auch angehalten, eine zur Verzinsung des Eisenbahnanlagekapitals hinreichende Vergütung zu zahlen, so wachsen diese Summen auf rund 28,5 resp. 21,5 Millionen Mark. Von einem postseitigen Beitrag zum eigentlichen Eisenbahnüberschufs ist hierbei keine Rede, da die Post ihren eignen Überschufs aufwirft.

2. Für die Packetpost.

Keineswegs ist aber der Gesamtbetrag der Selbstkosten dieser Eisenbahnleistungen, sondern nur ein Teil derselben der Packetbeförderung zuzuschreiben. Dieser kann auf verschiedenen Wegen berechnet werden.

Eine Berechnung (A) ist nach dem Vorbild der vor dem Jahre 1875 an die rheinische Bahn geleisteten Zahlungen aufzustellen. Diese Eisenbahn, deren vor dem Erlasse des Gesetzes vom 3. November 1838 erteilte Konzession [1]) keinerlei Verpflichtung zur unentgeltlichen Packetbeförderung enthält, bezog im Jahre 1872 eine Vergütung von 166 000 Thaler auf eine Postwagenachsmeilenzahl von 616 248 und eine Wagenachsmeilenzahl von 127 390 für Wagen, welche nicht ausschliefslich von der Post benutzt waren. [2]) Wenn man nun dem österreichischen Verfahren [3]) folgt und solche Wagen mit je einer Achse in Berechnung zieht, so kommt der Wert der blofsen Packetbeförderung auf 10,21 Pfennig pro Postachskilometer zu stehen, was für das Reichs-Postgebiet im Jahre 1889—90 einen Betrag von 21 030 257 Mark, für Preufsen von 15 824 035 Mark ergibt. Insoweit als die damalige Postvergütung an die rheinische Bahn die Selbstkosten mehr als deckte, oder die letzteren seit 1875 sich vermindert haben, ist diese Berechnung für das Jahr 1889—90 zu hoch.

Gesetzes), legte im Jahre 1889 insgesamt 876 913 Postachskilometer zurück und bezog eine Vergütung von 59 713,70 Mark (Geschäftsbericht 1889 Anlagen VI und XV), was einem Achskilometersatz von 6,809 Pfennig, mithin einem Gesamtleistungswert im Reichs-Postgebiet von 14 024 977 Mark entspricht. Es wird aber nicht angegeben, welcher Teil der Leistungen der Main-Neckar-Bahn auf den dem Eisenbahnpostgesetze unterliegenden Strecken stattfand.

[1]) Siehe oben S. 87—88 Anm.

[2]) Zeitschrift des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen 1875 S. 51—52.

[3]) Vergl. Normal-Erlafs des k. k. Handels-Ministeriums vom 20. März 1883 im „Rechtsverhältnis“ u. s. w. S. 6—7.

Eine andere Berechnung (B) beruht auf der im Reichstage am 2. Dezember 1875 gethanen Äufserung des Regierungs-Kommissars Fischer, dafs, wenn das Einzelgewicht der unentgeltlich zu befördernden Packete auf 5 statt 10 Kilogramm festgestellt würde, die hierdurch entstandenen Mehrausgaben der Postverwaltung sich auf beinahe 1 600 000 Mark beziffern würden. Im Jahre 1875 wurden Packete im Gewichte von 194 860 318 Kilogramm befördert. Hiervon entfielen 18,44 Prozent zwischen 5 und 10 Kilogramm, also 3 593 224 Kilogramm, was für das Kilogramm einen Beförderungssatz von 4,45 Pfennig ergibt. Die Anwendung dieses Satzes auf die 350 500 600 Kilogramm der im Jahre 1889 beförderten Packete ergibt 15 597 546 Mark. Diese Berechnung ist aber, wie Berechnung A, für die heutigen Zustände insoweit zu hoch, als die Eisenbahnbetriebskosten in der Zwischenzeit sich vermindert haben, und weiter auch deswegen zu hoch, da die ihr zu Grunde gelegte Summe nur „beinahe“ 1 600 000 Mark betrug. Auf der weiteren gleichzeitigen Erklärung, dafs eine zahlungsfreie Packetgewichtsgrenze von 2 Kilogramm Mehrausgaben von 2 000 000 Mark verursachen würde, läfst sich eine Berechnung nicht gründen, da der Prozentsatz der Packete bis 2 Kilogramm nicht angegeben wird.

Eine dritte Berechnung des Wertes der Packetbeförderung läfst sich auf der Grundlage der Vollzugsbestimmungen des Eisenbahnpostgesetzes aufstellen. Diese Bestimmungen wurden am 9. Februar 1876 erlassen.[1]) Nach Vorbehalt des § VIII, 4 fand eine zweimalige

[1]) Centralblatt für das Deutsche Reich 1876 S. 87—93. Die diesbezügliche Stelle (§ II, 4) lautet: „Für einen Zeitraum von 10 Tagen wird ermittelt, wie viele Poststücke (mit Ausnahme der Briefpostsendungen, Zeitungen und Gelder) mit jedem Zuge von jeder Station bis zur nächstfolgenden befördert worden sind ... Von der für jede dieser Bahnstrecke sich ergebenden Gesamtzahl werden so viel Prozent abgezogen, als nach der von der Postverwaltung zuletzt veröffentlichten amtlichen Statistik von der Gesamtstückzahl auf Stücke bis zu 10 Kilogramm zu rechnen sind. Der für jede Bahnstrecke verbleibende Rest wird mit der Kilometerzahl derselben vervielfältigt und die gefundenen Summen werden zur Gewinnung einer Stückzahl für den Kilometer der Bahnlänge zusammengerechnet. Die ermittelte Summe wird mit demjenigen Gewicht vervielfältigt, welches nach der von der Postverwaltung zuletzt veröffentlichten amtlichen Statistik sich als durchschnittliches Gewicht jedes einzelnen Stückes über 10 Kilogramm ergibt, und die so gefundene Gewichtssumme wird auf Achskilometer zurückgeführt, indem je 20 Zentnerkilometer auf den Achskilometer gerechnet, überschiefsende Gewichtsbeträge bis zu 10 Zentner aufser Ansatz gelassen, gröfsere Beträge aber als je eine volle Achse angerechnet werden. Durch Vervielfältigung mit der Zahl 3 und dem Vergütungssatz von 0,20 Mark für den

Revision nach Mafsgabe der inzwischen gemachten Erfahrungen statt.[1]) Nach der in den jetzigen Vollzugsbestimmungen vorgeschriebenen Weise ist eine annähernde Berechnung (Berechnung C) der für die gesamte Packetbeförderung zu zahlenden Vergütung folgendermafsen anzustellen: Es wird zunächst angenommen, dafs das Durchschnittsgewicht der in jeder Zone zur Beförderung kommenden Packete dasselbe sei,[2]) und ferner, dafs die durchschnittliche Beförderungsentfernung in jeder Zone die mittlere Entfernung der betreffenden Zone sei, z. B. in Zone III, von 20 bis 50 geographische Meilen, 35 Meilen. Es wurden nun im Jahre 1889 befördert:

in Zone	Prozent der Packete		auf angenommene Entfernungen von		
I (bis 10 M.)	41,8	×	5 Meilen	=	209,0
II (10—20 M.)	15,7	×	15 „	=	235,5
III (20—50 „)	24,4	×	35 „	=	854,0
IV (50—100 „)	15,3	×	75 „	=	1147,5
V (100—150 „)	1,5	×	125 „	=	187,5
	98,7				2633,5

Achskilometer ergibt sich die monatliche Summe der von der Post an die Eisenbahnverwaltung zu leistenden Frachtvergütung."

[1]) Erlasse des Reichskanzlers vom 9. Mai 1878 und 24. Dezember 1881; Centralblatt für das Deutsche Reich 1878 S. 261 und 1882 S. 4. Das jetzt gültige Verfahren weicht von dem vorhin angeführten dahin ab, dafs das absolute Gewicht der zahlungspflichtigen Packete direkt ermittelt, nicht nach der Poststatistik berechnet wird (Erlafs von 1878), und zwar abwechselnd für die ersten und die letzten 14 Tage des Monats Mai (Erlafs von 1881). Diese letzte Ausführungsbestimmung des Gesetzes ist eine gerechtere, für die Postverwaltung auch eine günstigere, da, wie wir gesehen haben, die kleineren nicht zahlungspflichtigen Packete auf gröfsere Entfernungen befördert werden, folglich eine gröfsere Anzahl der von zwei Stationen abgegrenzten Bahnstrecken durchlaufen als die zahlungspflichtigen Packete. Wird, wie im Jahre 1876, einfach ein Prozentsatz von sämtlichen Packeten genommen, so bezahlt die Postverwaltung für eine gröfsere als die durchschnittliche Beförderungsstrecke der schwereren Packete. Was dieses bedeutet, zeigen die Summen der für die Beförderung der zahlungspflichtigen Packete vor und nach der Revision geleisteten Vergütung:

Etatsjahr.	Vergütung.
1877	2 732 387 Mark
1878—78	2 780 790 „
Revision.	
1878—79	2 150 314 „
1879—80	2 190 403 „

[2]) Auf den weiteren Entfernungen kommen in der That beinahe ausschliefslich

was eine typische Bahnstrecke von 26,68 geographischen Meilen oder 198,23 Kilometer ergibt.

Auf dieser typischen Bahnstrecke wurden im Jahre 1889 Packete im Gewicht von 412 465 690 Kilogramm befördert, also 81 763,074 tausend Kilogramm-Kilometer. Dieser Transport ist mit dem Satze 0,20 Mark pro 1000 Kilogramm-Kilometer, mithin mit 16 352 615 Mark für das Reichs-Postgebiet oder 12 304 199 Mark für Preufsen zu vergüten. Diese Summen stellen den Betrag dar, welchen unter den obigen Voraussetzungen die Postverwaltung für die blofse Packetbeförderung würde zahlen müssen, wenn sie für alle Packete nach denselben Grundsätzen zahlen müfste, nach welchen sie jetzt für die zahlungspflichtigen Packete zahlt. [1])

Eine weitere Berechnung (D) kann auf Grund der an die preufsische Eisenbahnverwaltung im Jahre 1889—90 thatsächlich gezahlten Vergütung für die Beförderung der zahlungspflichtigen Packete durchgeführt werden, [2]) und ergibt für Preufsen 7 288 957 Mark. Erhöht man diesen Posten in dem Verhältnis der preufsischen Achskilometerleistungen für Postzwecke (154 985 656) zu der Postwagenachskilometerzahl im Reichs-Postgebiet (205 977 051), so wächst die Summe für das Reichs-Postgebiet auf 9 687 024 Mark.

Die Verschiedenheit zwischen der letzten und der vorletzten Berechnung ist erklärlich. Sie beruht auf der irrigen Voraussetzung, dafs schwerere und leichtere Packete auf denselben Entfernungen befördert werden. Die Berechnungen gehen aber von entgegengesetzten

---

5 kg Packete zur Beförderung. Die Annahme ist also irrig und der Postverwaltung insoweit ungünstig, als das Verhältnis der schwereren Packete zu den leichteren in den weiteren Zonen hinter dem in den näheren Zonen zurücksteht.

[1]) Eine Berechnung nach den Vollzugsbestimmungen vom Jahre 1876 würde dasselbe Ergebnis liefern, da, wie oben bemerkt, der Unterschied nur der ist, dafs gegenwärtig das Gewicht der zahlungspflichtigen Packete thatsächlich ermittelt, nicht abgeschätzt wird. Die Ergebnisse dieser Ermittelung werden aber nicht veröffentlicht. Man ist also auf eine Schätzung angewiesen, welche für beide Fälle dasselbe Gewicht ergeben würde.

[2]) Bericht über die Ergebnisse der preufs. Eisenbahnen 1889—90, Anlage 5 Titel 2 des Etats, Nr. 3. Die Ziffern sind: für 3,708 Prozent der Packete zu 15,1 kg = 55,9908 wurden 945 731 Mark bezahlt, mithin für Eins 16,891 Mark. Nicht vergütet waren 96,292 Prozent der Packete zu 3,9 kg = 375,5388, 375,5388 × 16,891 = 6 343 226
945 731
7 288 957

Seiten dieser irrigen Voraussetzung aus. Jene berechnet eine typische Bahnstrecke, welche hauptsächlich nach der Beförderungsentfernung der leichteren, also weiter beförderten Packete bestimmt ist, aber auf sämtliche Packete angewendet wird. Ihr Ergebnis von 16 352 615 Mark für das Reichs-Postgebiet ist der Postverwaltung daher zu ungünstig. Dagegen ist die zweite einen Betrag von 9 687 024 Mark für das Reichs-Postgebiet ergebende Berechnung der Postverwaltung weitaus zu günstig, da sie einen Kilogrammbeförderungssatz nach der thatsächlichen Beförderungsentfernung der schwereren Packete ermittelt, und diesen Satz ohne weiteres auch auf das gröfsere Gesamtgewicht der leichteren Packete anwendet, von denen jedes Kilogramm doch viel weiter als ein Kilogramm der schwereren Packete befördert wird, folglich einen höheren Kilogrammbeförderungsatz hat zahlen müssen.

Angenommen nun, was oben (S. 25) behauptet wurde und jetzt eine gewisse statistische Grundlage erhalten soll, dafs die schwereren Packete in den Zonen IV bis VI (über 50 Meilen hinaus) nicht zur Beförderung kommen, so ergibt sich, nach einer der Berechnung C ähnlichen Berechnung, 117,64 Kilometer als durchschnittliche Beförderungsstrecke für die schwereren Packete.[1]) Auf dieser Strecke wurden befördert:

im inneren Verkehr	93 588 tausend Stück,		
vom Vereinsausland	8 346 „ „		
nach dem Vereinsausland	7 257 [2]) „ „		
	109 191	× 0,03708 =	4 048 802

[1]) Die Ziffern sind folgende:

Zone	Prozent der Packete		Mittlere Beförderungs-Entfernung		
I	41,8	×	5	=	209,0
II	15,7	×	15	=	235,5
III	24,4	×	35	=	854,0
	81,9				1298,5

1285,5 : 81,9 = 15,855 geographische Meilen = 117,64 km.

[2]) Die im Durchgang beförderten Packete sind beinahe sämtlich entweder von oder nach Ländern befördert, welche die 5 kg Gewichtsgrenze haben, sind also hier aufser Berechnung gelassen. Auch sind unverhältnismäfsig viel der im Verkehr mit Bayern, Württemberg und Österreich-Ungarn beförderten Packete leichter als 5 kg (Durchschnittsgewicht dieser 3,7 kg gegen 4 kg im inneren Verkehr), ein Umstand, dessen Einflufs im Ergebnis dieser Berechnung sich fühlbar machen dürfte.

Stück schwererer Packete im Durchschnittsgewicht von 15,1 Kilogramm, also 61 137 tausend Kilogramm. Dieses Gewicht wurde auf der typischen Strecke von 117,64 Kilometer befördert, also 7 192 157 tausend Kilogramm-Kilometer. Die Anwendung eines Vergütungssatzes von 0,20 Mark hierauf ergibt einen Betrag von 1 438 431 Mark für die Beförderung zahlungspflichtiger Packete innerhalb des Reichs -Postgebiets. Hiervon würde der nach Verhältnis der zurückgelegten Postachskilometer berechnete Anteil Preufsens 1 082 419 Mark betragen. Thatsächlich aber erhielten die preufsischen Bahnen für die Beförderung zahlungspflichtiger Packete im genannten Jahre 945 731 Mark. Hierdurch wird die obige Behauptung, dafs schwerere Packete in Zonen IV bis VI sehr selten zur Beförderung kommen, gewissermafsen statistisch bestätigt, und zugleich die Grundlage für eine genauere Berechnung des Wertes der Eisenbahn-Leistungen für Packetpostzwecke gewonnen.

Die Berechnung (E) ist also folgendermafsen aufzustellen:

Zone	Prozent der Packete		Mittlere Beförderungs-Entfernung			
I	41,8	×	5	=	209,0	
II	15,7	×	15	=	235,5	
III	35,4	×	35	=	854,0	
					1298,5	
		hiervon sind 3,708 Prozent oder			48,1	schwerere;
		es bleiben also in Zonen I—III			1250,4	leichtere
V	15,3	×	75	=	1147,5	
IV	1,5	×	125	=	187,5	
	98,7				2585,4	

also eine typische Beförderungsstrecke für die leichteren Packete von 26,19 geographischen Meilen oder 194,33 Kilometer. Es betrug das Gewicht sämtlicher Packete 412 466 tausend Kg.

der schwereren 61 718 „ „

mithin der leichteren 350 738 × 194,33 = 68 158 915

tausend Kilogramm-Kilometer. Die Anwendung des Satzes von 0,20 Mark ergibt für die leichteren Packete 13 631 783 Mark, und mit Zurechnung von 1 438 431 Mark wie oben für die schwereren Packete einen Gesamtwertbetrag der Eisenbahnleistungen für die Packetpost im Reichs-Postgebiet von 15 070 214 Mark. Der Anteil Preufsens wäre dann 11 340 336 Mark. Dieses Ergebnis steht zwischen denjenigen

der Berechnungen C und D,[1]) und zwar der ersteren näher, wie es nach den Bedingungen dieser Berechnungen zu erwarten war. Es scheint also, dafs der Wert der Leistungen für die Packetpost im Jahre 1889—90 auf nicht weniger als rund 15 000 000 Mark für das Reichs-Postgebiet und 11 300 000 Mark für Preufsen, d. h. auf etwa 75 Prozent der Kosten sämtlicher Eisenbahnleistungen für Postzwecke zu veranschlagen sein dürfte.

Die Zurechnung eines verhältnismäfsigen Betrages für Verzinsung des Eisenbahnanlagekapitals ergibt für das Reichs-Postgebiet rund 22 275 000 und für Preufsen rund 16 600 000 Mark.

3. Postvergütungen an die Eisenbahnen.

Die Post vergütet die Leistungen, welche die Eisenbahnen zu ihren Gunsten machen, teilweise, wenn auch nicht in vollem Mafse. Die Postvergütungen nämlich werden in der Hauptsache gewährt für

1) die Beförderung zahlungspflichtiger Postgüter, d. h. der Packete von mehr als 10 Kilogramm Einzelgewicht,[2]) und

2) für die Hergabe und Beförderung von Eisenbahnwagen bezw. Wagenabteilungen.[3])

Der Betrag dieser Vergütungen wird in der Reichs-Poststatistik in den letzten Jahren nicht besonders angegeben, sondern mit den Kosten für Bau und Unterhaltung der Bahnpostwagen zusammengeworfen. Bis zum Etatsjahre 1885—86 aber machten die Beförderungskosten der zahlungspflichtigen Güter einen Posten für sich.[4])

---

[1]) Vergleichung der Ergebnisse der 5 Berechnungen:

Berechnung	Für das Reichs-Postgebiet	für Preussen
A	21 030 256	15 824 035
B	20 234 640	15 597 546
C	16 352 615	12 304 199
D	9 687 024	7 288 957
E	15 070 214	11 340 336

[2]) Gesetz vom 20. Dezember 1885 Art. 2; Vollzugsbestimmungen II, 1 u. 2.

[3]) Einschliefslich der äufseren Reinigung, des Schmierens, Ein- und Ausrangierens u. s. w. Gesetz Art. 3, 5, 6; Vollzugsbestimmungen III, 3; IV, 1—3; V, 5.

[4]) Siehe Tabelle 16.

Tabelle 16.

Postvergütungen an die Eisenbahnen.

Etatsjahr	Die Reichs-Postverwaltung bezahlte		Die preufsische Eisenbahnverwaltung bezog	
	für Bau und Unterhaltung der Bahnpostwagen, Hergabe u. Beförderung der von den Bahnen gestellten Wagen und Wagenabteilungen	für die Beförderung der zahlungspflichtigen Postgüter	für Hergabe u. s. w. von Wagen	für die Beförderung von zahlungspflichtigen Postgütern
1	2	3	4	5
1877—78	3 475 482	2 780 790		
1878—79	2 896 127	2 150 314		
1879—80	3 037 146	2 190 403		
1880—81	3 396 486	1 952 075		
1881—82	3 340 527	2 211 686		
1882—83	3 888 322	2 077 087	1 363 236	1 724 154
1883—84	4 235 870	2 220 671	1 464 485	1 771 887
1884—85	4 084 764	2 231 151	1 714 008	2 318 500
1885—86	4 476 208	2 192 651	1 642 170	2 522 112
1886—87	6 112 785		912 525	2 551 387
1887—88	6 378 509		884 480	2 647 381
1888—89	6 218 827		784 361	2 746 832
1889—90	6 782 127		945 731	2 913 360
1890—91	7 253 837		881 034	3 026 577

Quellen:

Poststatistik: Bericht über die preufs. Eisenbahnen. Anlage 3 bezw. 5 Titel 2 bezw. 6 des Etats.

Die Reichseisenbahnstatistik gibt die Postvergütungen gemeinschaftlich mit anderen Eisenbahneinnahmen aus dem Güter- u. s. w. Verkehr an. Man ist also auf eine Berechnung des Betrages der an die Eisenbahnverwaltungen im Reichs-Postgebiet bezahlten Vergütungen aus ihrem vermutlichen Verhältnis zu den in Preufsen bezahlten Vergütungen angewiesen. Im Jahre 1889—90 bezogen die für Rechnung des preufsischen Staates verwalteten Eisenbahnen 945 731 Mark für

die Beförderung der zahlungspflichtigen Postgüter und 2 913 360 Mark für Hergabe von Wagen u. s. w., oder zusammen 3 859 091 Mark [1]) auf 154 985 658 zurückgelegte Postachskilometer. Nach diesem Verhältnis müfste die Postverwaltung auf 205 977 051 innerhalb des Reichs-Postgebietes zurückgelegte Postachskilometer eine Gesamtvergütung von 5 128 732 Mark im Jahre 1889—90 bezahlt haben. Die Selbstkosten der ganzen Postbeförderung zu 19,5 bezw. 14,5 Millionen Mark angenommen (vergl. oben S. 115), verbliebe mithin ein ungedeckter Betrag von rund 14,37 Millionen Mark für das Reichs-Postgebiet und rund 10,64 Millionen Mark für Preufsen. Werden andere, die Verzinsung des Eisenbahnanlagekapitals in sich einschliefsende Selbstkosten angenommen (vergl. oben S. 116), so kommen die ungedeckten Beträge auf 23,37 resp. 16,64 Millionen Mark zu stehen.

Wie grofs der Anteil der Packetpost an den bezahlten Postvergütungen ist, läfst sich nicht genau ermitteln. Die Vergütung für die Beförderung zahlungspflichtiger Postgüter entspringt ausschliefslich dem Packetpostdienst, da Packete von mehr als 10 Kilogramm im Einzelgewicht die einzigen zahlungspflichtigen Gegenstände sind. Von den übrigen Vergütungen, welche sich im Jahre 1889—90 auf 2 913 360 Mark für Preufsen, mithin auf 3 779 494 Mark für das Reichs-Postgebiet beliefen, ist wahrscheinlich der gröfsere Teil den durch die Packetpost bedingten „aufsergewöhnlichen“ Beförderungsmitteln zuzuschreiben. [2]) Auf besonders verkehrsreichen Strecken,

---

[1]) Die Postverwaltung ist verpflichtet, für die auf ihr Verlangen beschafften Postlokale auf den Bahnhöfen eine Miete zu zahlen und gewisse in ihrem Interesse von der Eisenbahn besorgten Beleuchtungen, Heizungen u. s. w. zu vergüten. Hieraus erklärt sich die Verschiedenheit zwischen dem in Tabelle 16 angegebenen Betrag der Postvergütungen an die preufsischen Bahnen im Jahre 1883—84 (3 236 372 Mark) und der auf S. 19 des Berichtes der preufsischen Eisenbahnen im nämlichen Betriebsjahre befindlichen Bemerkung, wonach „die sämtlichen von der Postverwaltung an die Staatseisenbahnen gezahlten Vergütungen sich auf nur 3 931 168 Mark“ (gegen Eisenbahnselbstkosten von 14 449 000 Mark) stellten. Die mit diesem Reste von 702 796 Mark vergüteten Eisenbahnleistungen machen aber keinen Teil der Leistungen für eigentliche Postbeförderungszwecke aus, und ebenso wie die Kosten jener Leistungen bei der obigen Berechnung der Selbstkosten der Postbeförderung nicht in Anrechnung gebracht worden sind, so sind diese Vergütungen bei einer Berechnung des ungedeckten Restbetrages nicht in Abrechnung zu bringen.

[2]) Es gehen z. B. bei schwachem Verkehr täglich 80 000 Packete vom Schlesischen Bahnhof in Berlin ab. Vor Weihnachten 1891 erreichte die Zahl 110 000 an einem Tag. Die gewöhnlichen Bahnpostwagen reichen nicht mehr

z. B. Berlin - Cöln - Ostende, können die Briefposten allein mehr als einen Wagen erfordern. In der Regel aber wird ein einzelner Wagen, selbst wenn er nicht von der Gröfse der zwischen Berlin und Cöln verkehrenden Bahnpostwagen ist, für die Briefpost ausreichen. Für aufsergewöhnliche Wagen zu Briefpostbeförderungszwecken wird nur wenig gezahlt. Einen gröfseren Teil der fraglichen Vergütungen verursachen die von der Post benutzten Wagenabteilungen, [1]) in welchen Packete für gewöhnlich nicht befördert werden. Immerhin aber mufs die Packetpost den hauptsächlichsten Teil der Zahlung der Postverwaltung für aufsergewöhnliche Transportmittel tragen. Für die zahlungspflichtigen Packete — der Zahl nach weniger als 4 Prozent und dem Gewichte nach weniger als 16 Prozent sämtlicher Packete — wurden im Jahre 1889 an die preufsischen Eisenbahnen 945 731 Mark, mithin an die Eisenbahnen im Reichs-Postgebiet etwa 1 226 874 Mark bezahlt. Hiernach dürfte angenommen werden, dafs von den Packeten, welche bei Beförderung im Bahnpostwagen nicht zahlungspflichtig wären — es sind dies im ganzen 96 Prozent der Stückzahl und rund 84 Prozent des Gewichtes — eine so grofse Anzahl wegen Raummangels im Bahnpostwagen nicht untergebracht werden können, dafs für diese noch einmal so viel bezahlt werden müfste, also an die Eisenbahnen des Reichs-Postgebietes rund 2 450 000 Mark (von 3 779 494 Mark Gesamtvergütung dieser Art) und an die preufsischen Eisenbahnen rund 1 900 000 Mark (von 2 913 360 Mark). Die so berechneten Gesamtvergütungen für die Packetbeförderung belaufen sich mithin auf 3 676 874 Mark an die Bahnen des Reichs-Postgebietes und 2 845 731 Mark an die preufsischen Eisenbahnen. Hiernach entsteht für die Eisenbahnen des Reichs - Postgebietes — die Selbstkosten der Bahnleistungen für Packetpostzwecke (oben S. 122) zu 15 000 000 Mark resp. 11 300 000 Mark angenommen — ein ungedeckter Kostenbetrag von rund 11 310 000 Mark. Von diesem ungedeckten Betrage entfallen rund 8 450 000 Mark auf die preufsischen Eisenbahnen. Wird aber ein Betrag für die Verzinsung des Eisenbahnanlagekapitals zu den Selbstkosten der Bahnleistungen hinzugerechnet, so wachsen diese ungedeckten Beträge auf rund 18 085 000 Mark für das Reichs-Postgebiet und rund 13 740 000 Mark für Preufsen an.

---

aus und es müssen ihnen Postbeiwagen beigegeben werden, deren einer durchschnittlich etwa 1000 Packete aufnimmt. Es verkehren z. B. deren regelmäfsig zwei und gelegentlich fünf oder sechs im Abendzug nach Breslau. Verschiedene solche Fälle sind oben (S. 28, 64) erwähnt worden.

[1]) Eisenbahnpostgesetz Art. 3; Vollzugsbestimmungen III, 3.

4. Wert der Eisenbahnleistungen für Postzwecke im Auslande.

Eine Betrachtung des Verhältnisses der Postverwaltungen zu den Eisenbahnen im Ausland zeigt, dafs die obigen Schätzungen der Selbstkosten der Eisenbahnleistungen in Deutschland nicht unverhältnismäfsig hoch sind.

Nach Normal-Erlafs des k. k. österreichischen Handelsministeriums vom 20. März 1883 [1]) betreffend die Entschädigung für die Beförderung der k. k. Post auf den von der k. k. Direktion für Staatseisenbahnbetrieb für Rechnung des Staates betriebenen Eisenbahnen, erhalten die Eisenbahnen vom 1. Januar 1883 ab, solange sie im Staatsbetriebe stehen, „für die Beförderung der Post mittels ärarischer Ambulanzwagen, sowie mittels der Bahn gehöriger Wagen, dann für die Briefpostvermittelung durch Bahnorgane von Seite der Bahnverwaltung eine Entschädigung mit 50 Prozent der jährlich sich ergebenden Kosten per Achskilometer von dem der k. k. Direktion unterstehenden Gesamtnetze nach Mafsgabe der durchlaufenen Postachskilometer. In jenen Fällen, in welchen die Beförderung der Post nur in einzelnen Koupees oder Wagenabteilungen erfolgt, wird nur eine Achse, bei der Briefpostvermittlung durch Bahnorgane nur eine halbe Achse in Berechnung gezogen.“ Diese Entschädigung stellte sich für das Jahr 1883 auf 1,8 Kr. ö. W., für das Jahr 1889 auf 1,89 kr. ö. W. per Postachskilometer. [2]) Die Anwendung dieser Entschädigungssätze auf die Postachskilometerzahlen ergibt 50 Prozent der Selbstkosten für das Reichs-Postgebiet resp. Preufsen. Die Gesamtkosten wären mithin im Jahre 1889—90 beim 1883er Satze 14 830 351 resp. 11 158 967 Mark, und beim 1884er Satze 15 571 865 resp. 11 483 736 Mark. Diese Ergebnisse sind nur deshalb niedriger als die oben (S. 115) berechneten, weil in Österreich Personen-, Post- und Güterwagenachse alle gleich gerechnet werden. Die Durchschnittskosten auf tausend Wagenachskilometer jeder Art im Deutschen Reiche im Jahre 1889—90 beliefen sich auf 55 Mark, was für das Reichs-Postgebiet Eisenbahnselbstkosten von 11 328 738 Mark ergibt.

---

[1]) Rechtsverhältnis u. s. w. S. 6—7.

[2]) Ebenda, Anm. Das Berechnungsverfahren wird nicht angegeben.

Der Wert der Eisenbahnleistungen für Postzwecke in Frankreich wurde im Jahre 1875 auf 31 649 385 Frank
„ 1880 „ 43 638 682 „
„ 1884 „ 56 865 560 „ geschätzt. [1])

In England, wo die Postverwaltung den Eisenbahngesellschaften gegenüber bekanntlich sehr schlecht gestellt ist, [2]) beziehen die Eisenbahnen für die Packetbeförderung 55 Prozent des Brutto-Portos. Dieser Betrag belief sich im

Jahre 1884—85	auf 256 572 £	=	rund	5 131 000	Mark
„ 1885—86	„ 298 948 £	=	„	5 978 500	„
„ 1886—87	„ 358 254 £	=	„	7 164 700	„
„ 1887—88	„ 401 295 £	=	„	8 025 600	„
„ 1888—89	„ 433 307 £	=	„	8 666 140 [3])	„

bei einem Packetverkehr im letztgenannten Jahre von 39 589 313 Stück gegen 110 247 551 Stück im Reichs-Postgebiet im Jahre 1889.

In den Niederlanden beträgt das Packetporto für Packete im

Gewicht	Betrag	Davon beziehen die Bahnen
bis 1 kg	15 c (25 Pf.)	7 c (oder 46,6 Prozent)
1—3 kg	20 c (34 Pf.)	11 c („ 55,5 „)
3—5 kg	25 c (43 Pf.)	15 c („ 60,0 „)

also im Durchschnitt nicht weniger als 50 Prozent. [4]) Die Einnahmen der Reichs-Postverwaltung an Packetporto im Jahre 1889—90 betrugen 39 104 104 Mark. 50 Prozent davon (Niederlande) sind 19 552 052 Mark und 55 Prozent (England) 21 507 257 Mark.

5. Zur Beurteilung des gegenwärtigen Verhältnisses der Post zu den Eisenbahnen.

Soweit die unentgeltliche Packetbeförderung den Privatbahnen obliegt, ist sie, obgleich für einen nie eingetretenen Fall vorgesehen, doch in Hinsicht auf die Bedeutung der Post als Staatsanstalt, besonders aber mit Rücksicht auf die Steuerfähigkeit der Eisenbahnen im allgemeinen als entschieden zweckmäſsig zu bezeichnen. Die Last fällt aber auf Privatbahnen nur zum sehr kleinen Teil. [5])

---

[1] Noel in Says Dictionnaire des finances Bd. I S. 1087. Die Durchführungsweise dieser Schätzung wird nicht angegeben.

[2]) Vergl. Cohn, Untersuchungen II, 152—154.

[3]) 35th Annual Report of the Postmaster General S. 4.

[4]) Postarchiv 1880 S. 705—711; Archiv für Eisenbahnwesen 1881 S. 105—106.

[5]) Von den 245 715 457 zurückgelegten Postachskilometern im Deutschen Reich

Bei den Staatsbahnen dagegen liegt die Sache wesentlich anders. Wir können uns heutzutage kaum mehr in den Gedankenkreis des seligen Generalpostmeisters v. Nagler zurückversetzen und von der Überlegenheit der Post und der Unterordnung der Eisenbahnen reden. [1]) Die Post ist nicht mehr das einzige Mittel zur Versendung von Staatsdepeschen, und die Eisenbahnen sind ihr, sei es als Staatsanstalt, sei es als „gemeinnütziges" Institut, in jeder Hinsicht mindestens ebenbürtig. Wären die Staatseisenbahnen nur Reichseisenbahnen, so läge alles sehr einfach. Wie in Württemberg und Bayern würde es sich vom Standpunkte des Staates aus nur darum handeln, aus welcher Verwaltung, Eisenbahn oder Post, man Überschüsse erzielen will. Im Reichs-Postgebiet wird die Frage dadurch [2]) eine verwickelte, dafs diese Überschüsse, je nachdem sie durch die Post oder die Eisenbahnen bezogen werden, verschiedenen Staatskassen zufliefsen. [3])

Der Rechtstitel des Reiches auf diese Überschüsse ist unantastbar. Vom wirtschaftlichen Standpunkt aus scheint dagegen auf den ersten Blick eine Berechtigung nicht vorzuliegen. Hier ist zwischen solchen Eisenbahnen, die von vornherein als Staatsbahnen erbaut, und solchen, die durch Staatsmittel bezw. auf Staatskredit im fertigen Zustande angekauft worden sind, wohl zu unterscheiden. Letztere unterlagen der Postleistungsverpflichtung zur Zeit ihrer Verstaatlichung, und der Verkaufspreis wurde dementsprechend normiert. [4]) Der

---

entfielen, nach der Reichs-Eisenbahnstatistik für 1889—90, nur 12 278 836 Achskilometer auf Privatbahnen. Hiervon leisteten

die hessische Ludwigsbahn 2 417 544 Achskilometer
„ ostpreufsische Südbahn 1 295 718 „
„ pfälzischen Bahnen 1 961 016 „

und keine andere Privatbahn mehr als eine Million Achskilometer.

[1]) Freilich dachte v. Nagler nur an Privatbahnen, und darin lag der Kern seiner Eisenbahnfeindseligkeit.

[2]) Es kommen zum Teil auch politische und militärische Momente in Betracht, die jedoch hier nicht berücksichtigt werden können, wie z. B. die zukünftiger Reichseisenbahnen, u. dgl. m.

[3]) Hiervon machen die Reichseisenbahnen im Reichslande eine Ausnahme.

[4]) Vergl. aber folgende Bemerkung aus dem Bericht der preufs. Eisenbahnen 1886—87 S. 29: „Nachdem der Staat das Eigentum aller bisher verstaatlichten Bahnen — mit Ausnahme der vormaligen braunschweigischen Eisenbahn — erworben hat, finden auf die Beziehung derselben zur Reichs-Postverwaltung an Stelle der früheren konzessionsmäfsigen die Bestimmungen des Eisenbahnpostgesetzes vom 20. Dezember 1875 in Gemäfsheit des Art. 12 Abs. 2 dieses Gesetzes Anwendung. Da die finanziellen Leistungen der überwiegenden Mehrzahl

kapitalisierte Wertbetrag ihrer Leistungen entging ihren Aktionären Es handelt sich hier also, wie bei den noch bestehenden Privateisenbahnen, faktisch um eine Eisenbahnsteuer. Die Verpflichtungen dieser Staatseisenbahnen jetzt aufzuheben, hieſse den betreffenden Staaten ein Geschenk auf Kosten des Reiches machen.

Es kommen also vier Kategorieen von Eisenbahnen in Betracht. Erstens die Reichseisenbahnen, bez. deren Verpflichtung es sich nur um die verwaltungstechnische Frage handelt, von welcher Verwaltung man Überschüsse haben will.[1]) Zweitens die verhältnismäſsig unbedeutenden Privateisenbahnen, welche nächstens wahrscheinlich völlig verschwinden werden. Drittens die vom Staate angekauften Bahnen, deren Verpflichtung ebenso wie die der in Privatbesitz gebliebenen Bahnen eine Steuer darstellt. Ob diese Steuer von einer angemessenen Höhe war, ob sie in einer finanztechnisch billigen Form auferlegt wurde, ob sie namentlich der Steuerfähigkeit der verschiedenen Bahnen entsprach — das sind Fragen für sich. Jedenfalls ist die Frage hinsichtlich der Steuerfähigkeit zu verneinen. Es muſs aber festgehalten werden, daſs diese Steuer während weitaus des gröſsten Teiles ihres Bestehens demjenigen Fiskus zu gute gekommen ist, welcher sie auferlegt hatte, und daſs sie nur in der Zeit zwischen der Gründung des Postwesens des Norddeutschen Bundes und der Verstaatlichung der betreffenden Bahnen einer anderen Staatskasse zugeflossen ist. Die staatsseitige Verwendung dieser Steuer, d. h. ihre Überweisung an die Postverwaltung, ist für ihre Beurteilung als Steuer nur insoweit von Bedeutung, als sich nachweisen läſst, daſs die Post die ihr hieraus erwachsenden Vorteile gemiſsbraucht habe, mit anderen Worten daſs sie ihre Tarife so niedrig gesetzt habe, daſs die den Eisenbahnaktionären entzogenen Summen nicht der Reichskasse, sondern den Benutzern der Post zu gute gekommen sind. Die vierte Kategorie von Eisenbahnen umfaſst die vom Staate erbauten, deren Verpflich-

---

der früheren Privatbahnen zu Gunsten des Postverkehrs geringere waren als die durch das vorgedachte Reichsgesetz für die Staatsbahnen festgestellten, so ist mit dieser rechtlichen Veränderung ihrer rechtlichen Beziehung zur Reichs-Postverwaltung der Staatseisenbahnverwaltung zum Vorteil der ersteren ein Einnahmeausfall erwachsen, dessen Gesamtbetrag sich nach der beim Erwerb des Eigentums der betreffenden Eisenbahnen vorgenommenen Schätzung auf jährlich rund 1 345 629 Mark beläuft."

[1]) Auch hier aber werden, solange Bayern und Württemberg ihre Sonderstellung hinsichtlich der Post noch behalten, teilweise verschiedene Staatskassen betroffen.

tungen zur unentgeltlichen Postbeförderung unseres Erachtens heutzutage schwerlich genügend begründet erscheinen.

Diese Frage berührt aber den hier zunächst in Betracht kommenden Postzweig nicht unmittelbar. Solange die Postverwaltung diese unentgeltlichen Leistungen erhält, ist sie verpflichtet — da man doch gewiſs die Benutzer der Eisenbahnen nicht zu Gunsten der Benutzer der Post besteuern will — eine dem Wert der Leistungen entsprechende Summe dem Staate zu überweisen. Wenn diese Summe, wie oben berechnet, ohne Verzinsung des Eisenbahnanlagekapitals 19,5 Millionen Mark, mit solcher Verzinsung 28,5 Millionen Mark, der Reinüberschuſs der Post- und Telegraphenverwaltung in demselben Jahr aber nur 27 367 121 Mark (im Jahre 1890 sogar nur 17 718 615 Mark) beträgt, so liegt die Frage nahe, ob die Postverwaltung finanziell dann das eigentlich leiste, was ihr vernünftigerweise zugemutet werden kann. Und gerade hinsichtlich der Packetpost, welche zu den 19,5 bezw. 28,5 Millionen verhältnismäſsig viel, zu dem Reinüberschuſs aber vielleicht etwas weniger beiträgt, trifft diese Frage ganz besonders zu.

V.

Einflufs der Packetpost auf den Eilgutverkehr.

Wie stark die oben (S. 20—29) beschriebene, infolge des Packetportotarifs von 1873 angefangene Zerteilung der Packetpostsendungen auf die Last der Eisenbahnen und auch auf die von der Postverwaltung zu leistende Vergütung eingewirkt hat, geht zur Genüge daraus hervor, dafs das Gewicht der zahlungspflichtigen Packete sich im Jahre 1875 auf 13 378 729 Kilogramm, im Jahre 1890 auf 10 743 471 Kilogramm, das Gewicht sämtlicher Packete in den nämlichen Jahren dagegen auf 194 680 318 resp. 372 975 700 Kilogramm belief. Mit anderen Worten müssen die Eisenbahnen eine beständig zunehmende Menge Güter befördern, ohne irgendwelche Aussicht auf eine verhältnismäfsige Zunahme der ohnehin unzulänglichen Vergütung. Haafs („Die Post“, S. 80—81) behauptet sogar, dafs die Statistik die Thatsache ergibt, „dafs der Warenversand durch die Eisenbahn per Stückgut oder Eilgut nicht in demselben Verhältnis wächst wie der Warenversand per Packetpost; ja es scheint eine gewisse Wechselwirkung zwischen Eisenbahn und Post in der Weise zu existieren, dafs die früher per Eilgut oder Stückgut versandten Waren jetzt per Post verschickt werden.“ Zur Bestätigung dieser Behauptung führt er fünf württembergische Städte mit starker Packetmehraufgabe an, nämlich Ebingen, Langenau, Reutlingen, Vaihingen a. Filder und Stuttgart. Indessen vermag er die vermeintliche Wechselwirkung in Hinsicht auf das Eilgut nur für Langenau und Vaihingen, die zwei kleinsten Städte, in Hinsicht auf das Stückgut nur für Langenau und Ebingen und in viel kleinerem Mafse für das gröfsere Reutlingen nachzuweisen. Für Stuttgart scheint sie gänzlich ausgeblieben.

Tabelle 17.

Packet-Eilgut- und Stückgut-Verkehr im Handelskammerbezirk Plauen i. V. In den Jahren 1882 und 1890.

Ort (Einwohner 1880)	Packete				Eilgut (Tonnen)				Stückgut (Tonnen)				Aufgegebene Packete pro 100 Kopf (1880)
	Aufgegeben Stück		Eigegangen Stück		Versand		Empfang		Versand		Empfang		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Plauen	441 360	100	194 346	100	825,8	100	1 078,5	100	11 625	100	12 494	100	1259
(35 069)	472 616	107	290 045	149	1 519,1	184	1 106,5	103	15 878	136	15 915	127	
Auerbach	105 660	100	35 348	100	78,3	100	156,8	100	1 294	100	2 907	100	1683
(6 280)	97 288	92	56 648	186	160,4	205	247,8	158	1 968	152	3 824	131	
Ölsnitz	47 340	100	26 892	100	244,6	100	261,7	100	2 393	100	3 288	100	796
(5 946)	82 584	174	52 703	196	237,1	97	286,4	109	4 710	196	4 791	149	
Markneukirchen	47 088	100	26 010	100	176,9	100	120,0	100	1 571	100	2 029	100	872
(5 397)	91 974	195	49 160	187	103,8	59	143,1	119	2 092	133	2 668	131	
Schneeberg-Neustädtl	49 158	100	45 198	100	100,9	100	292,2	100	1 300	100	2 822	100	436
(11 278)	51 843	105	51 136	113	171,6	171	275,7	94	1 503	116	2 823	100	
Reichenbach	72 468	100	52 028	100	593,7	100	627,1	100	8 329	100	10 589	100	451
(16 562)	104 372	144	96 210	183	759,3	128	853,8	136	10 184	122	11 913	113	
Werdau	25 206	100	32 994	100	405,9	100	345,1	100	7 602	100	7 670	100	184
(13 673)	35 812	142	50 519	153	357,6	88	334,1	97	8 830	116	7 532	94	
Crimmitschau	43 920	100	52 254	100	495,5	100	396,9	100	9 701	100	8 754	100	231
(19 001)	63 370	131	82 107	157	452,3	91	437,3	115	10 458	108	9 193	105	

Netzschkau		19 548	100	7 686	100	72,8	100	99,8	100	1 634	100	2 014	100	517
	(3 779)	31 762	163	20 018	282	218,3	299	215,5	215	3 037	186	3 537	175	
Elsterberg		9 702	100	7 722	100	31,1	100	45,0	100	454	100	1 288	100	267
	(3 625)	20 664	213	16 718	216	56,3	181	128,0	284	967	213	1 953	158	
Adorf		10 656	100	14 094	100	98,2	100	117,5	100	949	100	1 283	100	311
	(3 426)	19 542	183	19 816	146	83,4	87	112,1	96	1 425	150	1 558	123	
Bad Elster		7 794	100	10 530	100	119,4	100	124,6	100	246	100	973	100	672
	(1 160)	10 615	136	23 360	222	31,4	26	111,1	89	561	228	961	99	
Falkenstein		11 052	100	10 314	100	54,6	100	72,4	100	926	100	2 151	100	206
	(5 369)	39 901	361	24 676	239	149,7	274	148,7	206	2 064	224	2 594	120	
Treuen		48 510	100	16 164	100	82,1	100	126,2	100	1 298	100	2 305	100	872
	(5 565)	60 352	124	30 652	161	132,7	162	106,9	85	1 485	115	3 625	156	
Rodewisch		9 270	100	4 536	100	55,3	100	61,5	100	781	100	904	100	235
	(3 933)	15 368	165	9 558	211	102,3	185	69,5	113	874	112	965	107	
Lengenfeld		42 732	100	19 278	100	73,7	100	84,4	100	1 418	100	2 420	100	834
	(5 120)	41 415	97	33 111	172	117,7	159	102,0	121	2 777	196	3 005	124	
Wilkau		5 868	100	7 506	100	145,2	100	120,2	100	3 586	100	2 800	100	129
	(4 645)	10 536	178	12 464	166	222,0	153	117,0	97	7 414	207	4 725	169	
Aue		23 886	100	15 894	100	159,0	100	115,7	100	3 900	100	3 155	100	678
	(3 523)	45 999	197	33 718	212	246,1	155	221,1	191	4 038	103	3 687	112	
Lauter		12 492	100	4 032	100	99,8	100	62,1	100	1 492	100	1 118	100	465
	(2 687)	13 288	107	7 968	197	137,9	137	93,0	147	1 509	101	1 414	126	
Schwarzenberg		18 666	100	22 194	100	203,7	100	251,3	100	5 459	100	4 795	100	538
	(3 462)	18 504	99	25 892	117	115,4	57	136,5	54	1 785	82	2 095	43	
Klingenthal		18 756	100	19 656	100	106,2	100	181,6	100	2 799	100	3 075	100	554
	(3 386)	33 160	176	30 744	156	161,8	152	172,9	95	4 662	166	4 946	160	
Schöneck		5 436	100	6 822	100	23,5	100	34,6	100	404	100	644	100	166
	(3 261)	9 698	178	9 841	144	42,9	182	35,4	102	474	117	835	129	
Schönheide		27 558	100	21 924	100	124,0	100	139,1	100	1 569	100	1 669	100	503
	(5 476)	31 348	115	23 316	107	131,7	105	109,8	78	1 070	68	1 751	105	
Lössnitz		17 280	100	11 862	100	42,8	100	98,6	100	447	100	1 274	100	297
	(5 805)	22 217	128	19 273	154	35,5	83	98,7	100	474	106	1 817	108	

Eine Untersuchung der Frage für mehrere solche Postämter erster, zweiter und dritter Klasse, welche zugleich Eisenbahnstationen sind und eine jährliche Packetaufgabe von mehr als 5000 Stück aufzuweisen haben, scheint die Haafssche Behauptung nur in sehr beschränktem Mafse zu bestätigen. Im Bezirk der Handels- und Gewerbekammer zu Plauen im Voigtland ist der Packetverkehr besonders stark. Seit dem Jahre 1882 geben die Berichte der Kammer die Zahlen der eingegangenen sowie der aufgegebenen Packete bei sämtlichen Postanstalten des Bezirkes an. Da nun die sächsischen Eisenbahnjahresberichte die Tonnenzahlen des versandten und empfangenen Eil- bezw. Stückguts für jede Station angeben, so ist ein Vergleich 1882—1890 für 24 zum Teil recht kleine Orte möglich (Tabelle 17). Das nun, was hauptsächlich in Betracht kommt, ist die Verschiebung des Post- bezw. Eisenbahnverkehrs, nicht der absolute Umfang derselben. Wenn eine Wechselwirkung vorhanden wäre, so müfste, wo die Packetaufgabe rascher gestiegen ist als der Packeteingang, auf der anderen Seite der Empfang von Eil- bezw. Stückgut rascher gestiegen sein, als der Versand derselben und umgekehrt. Dies ist auch, hinsichtlich des Eilguts, bei acht Städten der Fall, und zwar bei acht Städten, welche im Durchschnitt einen starken Packetverkehr haben: Auerbach, Markneukirchen, Schneeberg-Neustädtl, Adorf, Treuen, Rodewisch, Lengenfeld. Man könnte also geneigt sein, aus den Ziffern des Eilgutverkehrs den Schlufs zu ziehen, dafs beim regen Päckereiverkehr eine solche Wechselwirkung vielfach vorhanden ist. Jedenfalls ist der Packetverkehr häufig umfangreich genug, um wenigstens auf den Eilgutverkehr einen fühlbaren Einflufs auszuüben. Beispielshalber waren in Sebnitz im Jahre 1890 110 546 Packete aufgegeben, was zu den Reichsdurchschnittsgewicht von 4 Kilogramm — das Durchschnittsgewicht bei den Sebnitzer Warenpacketen ist unzweifelhaft viel näher 5 als 4 Kilogramm — 44,2 Tonnen Packete ergibt, gegen einen Eilgutversand von 138 Tonnen. Bei Auerbach steigt das Verhältnis im Jahre 1880 auf 42,2 Tonnen Packete gegen 78,3 Tonnen Eilgut, und bei Buchholz im Jahre 1890 45,5 Tonnen Packete gegen 42 Tonnen Eilgut.

Zieht man aber den Stückgutverkehr mit in Betracht, so wird man schwerlich zu dem Ergebnis kommen können, dafs die augenscheinliche Wechselwirkung, soweit sie überhaupt vorhanden, thatsächlich auf den Postverkehr zurückzuführen ist. Die vermeintliche Wechselwirkung, welche sich für den Eilgutverkehr nur bei 8 Stationen herausstellte, ist hinsichtlich des Stückgutverkehrs bei 15 Stationen vorhanden. Nur Markneukirchen, Adorf, Falkenstein, Treuen, Wilkau,

Aue, Lauter, Schwarzenberg und Klingenthal weisen kein solches Verhältnis auf. Es wird aber nicht behauptet werden können, dafs die „Wechselwirkung“ stärker beim Stück- als beim Eilgut zu Tage treten sollte. Das ist schon durch die Art der Sendungen, sowie durch die relativen Mengen des Eil- bezw. Stückguts gänzlich ausgeschlossen. Mufs man aber darauf verzichten, diese Erscheinung beim Stückgut durch den Einflufs der Packetpost zu erklären, so wird man unmöglich die wenig deutliche Erscheinung beim Eilgut, also gerade wo die Erscheinung mehr deutlich sein sollte, als Wechselwirkung zwischen Post- und Eisenbahnverkehr bezeichnen können.

Selbstverständlich wird die Haafssche Behauptung einer Wechselwirkung zwischen Packet- und Eisenbahnverkehr durch die obigen Zahlen nicht widerlegt. Eine solche Wirkung läfst sich aber für das betrachtete Gebiet und in dem gegebenen Zeitraum nicht konstatieren. Anderswo, vielleicht auch in der plauenschen Gegend zu einer anderen Zeit, kann sie vorhanden gewesen sein. Dafs die Packetpost aber einen grofsen Teil ihrer Verkehrssteigerung, besonders der Steigerung der letzten Jahre, einer Ablenkung der den Eisenbahnen eigentlich zufallenden Güter verdankt, scheint schon durch die Natur des Postverkehrs ausgeschlossen. Die Sendungen von den kleineren Sitzen der Spezialindustrie dürften vielleicht teilweise aus den den Eisenbahnen entzogenen Waren bestehen. Die Sendungen der Grofsstädte sind aber zum erheblichen Teile, und die neuerdings stark hervorgetretenen Sendungen der landwirtschaftlichen Gegenden ganz ein von der Post selbst erzeugter und grofsgezogener Verkehr, welcher allein infolge der von den heutigen Eisenbahnen dargebotenen Leistungen niemals zustande gekommen wäre. Von diesem Teil des Postverkehrs haben die Eisenbahnen nur den einfachen Nachteil, dafs sie die Packete in der Hauptsache unentgeltlich befördern müssen, nicht jedoch auch den Nachteil, dafs sie zur selben Zeit am eignen Verkehr verlieren.

VI.

Die Finanzlage der Reichs-Packetpost.

1. Finanzprinzip der Post.

Die Wissenschaft ist neuerdings mehr und mehr zu der Überzeugung gelangt, dafs, entgegen den früher gehegten Meinungen,[1] eine teilweise finanzielle Behandlung der Verkehrsmittel keine unzulässige Besteuerung der Produktion ist.[2] Gerade die Post hatte eine zu ausschliefslich finanzielle Behandlung erfahren, welche im vorigen und teilweise in diesem Jahrhundert zu einer vielfach zu weitgehenden Reaktion („Postreform") führte. Enthusiasmus für den einseitigen[3] Erfolg, welcher damals erzielt wurde, verblendete auch die Männer der Wissenschaft. Man sah die Gesellschaft als eine starre Maschine an, glaubte, dafs wie irgend ein Stofs, so auch jede Erleichterung eines Druckes sich durch sämtliche Teile und Teilchen des Baues fühlbar machen müsse, wie der Lieblingsausdruck lautete: „der Gesamtheit zu gute kommen" müsse. Als unter dem Einflufs der emporkommenden biologischen Wissenschaft diese mechanische Auffassung der Gesell-

---

[1]) Über dahingehende Äufserungen im Reichstage cf. die Anm. auf S. 608 von Cohns Finanzwissenschaft. In den Vereinigten Staaten ist die Post grundsätzlich nach dem Kostendeckungsprinzip, ja dem Staatszuschufsprinzip verwaltet worden. Cf. Umpfenbach, Finanzwissenschaft, 2. Aufl., S. 131.

[2]) Die hauptsächlichsten früheren, besonders deutschen Ansichten werden bei Cohn, „Erörterungen über die finanzielle Behandlung der Verkehrsmittel" in Schmollers Jahrb. 1886 S. 645—673 angeführt.

[3]) So schon bei Rau, Finanzwissenschaft, 5. Aufl., Leipzig 1864, S. 314.

schaft einer richtigeren allmählich Platz machte, begann man auf verschiedenen Gebieten und nicht zum wenigsten auf dem der Verkehrsmittel eine klarere Einsicht zu gewinnen. Man sah nämlich, daſs ein billiges Porto unzweifelhaft demjenigen zu gute kommt, der es bezahlt — vielleicht auch noch anderen, vielleicht aber auch nicht.

Gegenwärtig ist die Finanzfrage hinsichtlich der Post etwas verdunkelt durch den Streit, ob die Post zu den Gebühreninstitutionen (Wagner, Neumann, v. Stein, in der Hauptsache Sax) oder zu den Staatserwerbsanstalten (v. Scheel, v. Schall) zu rechnen sei. Eine Entscheidung hierüber ist wiederum durch die verschiedenartigen Definitionen [1]) der „Gebühr" erschwert. Im allgemeinen [2]) herrscht die billige Ansicht, daſs es dem Staate nur obliege, die Leistungen der Post zu angemessenen Sätzen darzubieten, und daſs die bloſse Kostendeckung nicht den ausschlieſslichen Maſsstab abgeben darf. Ein solches Finanzprinzip der Post dürfte wohl das richtige sein, und ist von einem Prinzip des „angemessenen Überschusses" wohl zu unterscheiden. Welche Sätze nun als angemessen zu betrachten sind, bleibt freilich noch eine offene Frage. Indessen wird zugegeben werden müssen, daſs das Porto der meisten europäischen Länder für Briefe sowie für Packete im inneren Verkehr, und besonders das Brief- und Packetporto des Weltpostvereins nicht unangemessen hoch ist, und daſs weder für die Gegenwart noch vorderhand für die Zukunft eine erhebliche Portoverminderung am Platze sein wird. Die Anwendung angemessener Portosätze kann, da sie nicht ausschlieſslich nach den Selbstkosten der dargebotenen Leistungen zu bemessen sind, zu verschiedenen Resultaten führen, bald — in einem Land mit kleiner Ausdehnung, dichter

---

[1]) Vergl. besonders Wagner, Finanzwissenschaft, 2. Teil 2. Aufl. S. 145—147; Neumann, Die Steuer und das öffentliche Interesse Kapitel III, IV und IX; Haaſs, Die Post S. 26—54; v. Heckel: „Gebühren" im Handwörterbuch der Staatswissenschaften Bd. III S. 703—717.

[2]) Vergl. Sax in Schönbergs Handbuch, 3. Aufl., 1891, Bd. I S. 605, die hier ziemlich scharf geäuſserte Ansicht, daſs das Gebührenprinzip für die Fahrpost zu verwerfen sei, tritt in seiner Schrift „Die Verkehrsmittel", 1878, nicht hervor. Indessen wendet Sax in dieser Schrift der Packetpost keineswegs die Aufmerksamkeit zu, die man hätte erwarten können. Siehe ferner v. Scheel in Schönbergs Handbuch, 3. Aufl., III S. 57—96, besonders S. 88; A. Wagner, Finanzwissenschaft, 2. Teil 2. Aufl S. 145—147; G. Cohn, Finanzwissenschaft S. 601—611; weniger scharf bei Umpfenbach, Finanzwissenschaft, 2. Aufl. S. 131; Roscher, Nationalökonomik des Handels und Gewerbefleiſses, 5. Aufl. S. 400; und besonders bei Leroy-Beauleau, Traité de la science des finances, 4e éd. S. 540—571. Vergl. auch v. Stein, Finanzwissenschaft, 2. Teil 1. Abteilung, 5. Aufl., S. 316.

Bevölkerung und regem Verkehr, wie z. B. Grofsbritannien oder Belgien, zu hohen Postüberschüssen, bald — in einem Land mit grofser Ausdehnung, sparsamerer Bevölkerung und einem wenigstens in einigen Gegenden unvollkommenen Eisenbahnnetze, wie z. B. den Vereinigten Staaten oder Rufsland, zu Postdefiziten, die jedoch weder zu hoch steigen noch zu lange dauern dürfen. In letzterem Falle entsteht die Gefahr, dafs die öffentliche Meinung aus der anfänglichen Defizitnotwendigkeit ein Defizitprinzip macht. Das Porto wird wiederholt herabgesetzt, sobald die Posteinnahmen die Postausgaben nur annähernd zu decken beginnen, und der Staat leistet damit Verzicht auf eine durch sehr zweckmäfsige Besteuerung aufgebrachte Einnahme. So ist es gegenwärtig der Fall in den Vereinigten Staaten.

Bei einer richtigen Postpolitik, d. h. bei der Anwendung des oben genannten Finanzprinzips, hat man die verschiedenen Zweige des Postdienstes wohl auseinanderzuhalten, und der mehr privatwirtschaftliche Charakter der Fahrpost ist im Gegensatz zur Briefpost zu betonen.[1]) Dagegen wird von vielen die Kulturaufgabe der Post überhaupt mit grofser Begeisterung betont. Indessen ist die Kulturaufgabe wenigstens der Packetpost eine nicht auffällige. Die „Kulturmission der Post“ mit der des öffentlichen Unterrichtes zu vergleichen, was auch vielfach geschehen, ist zum mindestens eine Übertreibung. Versuche man sich z. B. eine unentgeltliche Post oder gar einen Postbenutzungszwang vorzustellen. Der einzelne wendet sich der Packetpost zu, wie v. Scheel entschieden richtig sagt, entweder aus Geschäftsinteressen, und das ist in ganz überwiegendem Mafse der Fall, oder aber zur Aufrechterhaltung von persönlichen und Familienbeziehungen. Das sind alles beides Motive, welche den Staat nicht veranlassen können, diese bestimmten Klassen zu gute kommenden Leistungen auf Kosten der Gesamtheit zu gewähren. In wie erheblichem Mafse nun die Leistungen der Packetpost den Geschäftsklassen, und zwar ganz bestimmten Geschäftsklassen zu gute kommen, sind wir oben nachzuweisen bemüht gewesen, und wir möchten meinen, dafs finanztechnisch wie sozialpolitisch eine gewisse, ja eine ziemlich energische finanzielle Behandlung der Packetpost geboten sei.

Den Forderungen, wie sie die Theorie jetzt stellt, ist die Post-

---

[1]) So besonders Wagner, dann Cohn. Auch v. Stein, der der Meinung ist, dafs die Post „eine Verwaltungsanstalt und keine Erwerbsquelle für den Staat“ sei, trennt die Fahr- und Frachtpost von der Briefpost, behandelt die Frachtpost aber überhaupt nicht.

verwaltung als Ganzes, wenn vielleicht auch nicht in jedem Verwaltungszweig, schon von jeher nachgekommen. Es galt sogar für die deutschen Postverwaltungen — vielleicht mit alleiniger Ausnahme von Oldenburg — als Grundsatz, dafs das Überschufsprinzip bei der Portonormierung mit von ausschlaggebender Bedeutung sein sollte.[1]) Ob die Deutsche Reichspost diesem Grundsatz auch bei der Packetbeförderung treu geblieben ist, läfst sich erst nach Einsichtnahme in das Budget der Packetpost bestimmen.

2. Budget der Packetpost.

Die Einnahmen.

Ein vollständiges Budget der Packetpost aufzustellen, soll selbst die Reichs-Postverwaltung nicht im stande sein. Die Einnahmen dieses Zweiges des Postdienstes lassen sich jedoch mit annähernder Richtigkeit folgendermafsen veranschlagen.[2])

I. Einnahmen aus dem inneren Verkehr:

A. Porto. Es wurden befördert im Jahre 1889 *84 546 416* portopflichtige Packete mit und ohne Wertangabe. Deren Porto betrug einschliefslich Nachnahmeporto und Portozuschlag für unfrankierte Packete — *39 104 104* M.

B. Versicherungsgebühr. Die Gesamtversicherungsgebühr auf
1 528 274 Packete im Durchschnittswert von *1545* M.,
6 182 712 Briefe im Durchschnittswert von *1308* M.
betrug *1 905 306* M. Die Gebühr ist *5* Pfennig auf je *300* M. des Wertbetrags, mindestens aber *10* Pfennig, mithin auf Summen von 1200 bis 1500 M. *25* Pfennig, von 1500 bis 1800 M. *30* Pfennig.

Übertrag 39 104 104 M.

---

[1]) Motive zum Gesetz vom 2. November 1867 S. 80.

[2]) Nach der Statistik der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung für das

Vortrag **39 104 104 M.**

Nimmt man für die Packete eine Durchschnittsgebühr von 30 Pfennig an, was für Briefe eine der Durchschnittsgebühr von 23,4 Pfennig entsprechende Summe übrig läfst, so betragen die Versicherungsgebühren für Wertpackete **458 482 M.**

C. Nachnahmegebühren. Die Gesamtnachnahmegebühren auf *5 532 424* Packete und *2 938 504* Briefe mit Durchschnittsnachnahmebetrag von *8,01* Mark betrugen *1 533 660* Mark. Die Gebühr ist *2* Pfennig für jede Mark und jeden Teil einer Mark, mindestens aber *10* Pfennig. Sich ergebende Bruchteile einer Mark werden nötigenfalls auf eine durch 5 teilbare Pfennigsumme aufwärts abgerundet. Nimmt man für die Packete eine Durchschnittsgebühr von 20 Pfennig an, was für Briefe eine der Durchschnittsgebühr von 14,5 Pfennig entsprechende Summe übrig läfst, so betragen die Nachnahmegebühren für Packete **1 106 485 M.**

Gesamteinnahme des inneren Verkehrs auf *84 546 416* Packete, mithin auf ein Packet 48,102 Pfennig. **40 669 071 M.**

II. Packete nach Bayern, Württemberg und Österreich-Ungarn. [1])

Die nämlichen Portosätze in jeder Beziehung kommen zur Anwendung auf *5 387 403* Packete × 48,102. **2 591 448 M.**

Übertrag **43 260 519 M.**

Jahr 1889 Abschnitt 12, 13 b und 13 c. Die mit schrägen Ziffern gedruckten Zahlen sind positive Angaben dieser amtlichen Statistik.

[1]) Im Verkehr mit Österreich-Ungarn findet eine Abrechnung statt, und da von dem Reichs-Postgebiet mehr Packete dahin abgehen, als von dort eingehen (1 551 040 gegen 1 340 054 Stück), so ist die obige Annahme der Packetpost günstig. Indessen ist der Unterschied nicht grofs. — Vergl. Haafs, Die Post S. 82—91.

			Vortrag 43260519 M.
III. Nach dem Vereinsauslande.			
a) Nach den angrenzenden Ländern			
Nach der Schweiz	*555611*		
Frankreich	*341613*		
Belgien	*184014*		
den Niederlanden	*197180*		
Luxemburg	*66539*		
Dänemark	*287583*		
zum Portosatz von *80* Pfennig	*1632540* =	1306032	
b) Nach den übrigen Ländern Europas:			
Italien	*204421*		
Spanien	*47036*		
Norwegen [1]	*38924*		
Rumänien	*35843*		
Grofsbritannien [2]	*131147*		
zum Portosatz von *140* Pfennig	*457371* =	640319	
Schweden zu *160* Pfennig	*43109* =	68974	
übriges Europa	*98534*		
zum angenommenen Portosatz von 2 M.		197068	
c) Nach aufsereuropäischen Ländern zum angenommenen Portosatz von 3 M. *26433* Stück		79299	
Gesamtporto der Packete nach dem Vereinsausland		2291692	
d) Versicherungs- und Nachnahmegebühren.			
Nach dem Vereinsausland wurden befördert im Gesamtwert von *80455480* M., mithin Durchschnittswert von *96,54* M., *83330* Wertpackete, die Versicherungsgebühr			
Übertrag		2291692	43260519 M.

[1]) Porto nach Norwegen über Hamburg 1 M., über Dänemark 1,40 M.

[2]) Porto nach Grofsbritannien für Packete bis 1 kg, bezw. von 1—3 kg über Hamburg 1 M. resp. 1,50, über Belgien 1,30 resp. 1,70.

Vortrag	2291692	43260519 M.
beträgt für die grofse Mehrzahl 20 Pfennig Einschreibegebühr und 8 Pfennig für je 160 Mark.		
Nimmt man aber eine Durchschnittsgebühr von 30 Pfennig an =	2499	
Die Zahl der Nachnahmepackete betrug *62982*.		
Angenommene Gebühr wie oben (Ib) von 20 Pfennig =	12596	
Gesamteinnahme von III	2306787	2306787 M.
IV. Im Durchgang wurden befördert *972080* Stück. Nach Pariser Übereinkunft kann die Reichs-Postverwaltung auf jedes Stück 40 Pf. beziehen		388832 M.
V. Bestellgeld.		
Von den *93575661* in das Reichs-Postgebiet eingegangenen Packeten gingen ein: bei Postämtern, wo das Bestellgeld für ein einzelnes Packet bis zum Gewichte von 5 Kilogramm 15 Pfennig beträgt, *20123810* Stück 10 „ „ *41251260* „ 5 „ „ *32200591* „		
Angenommen, dafs zwei Drittel sämtlicher Packete bestellt werden, und dafs 10 Prozent derselben als zweite bezw. dritte zu Einer Begleitadresse gehörig nur dem Bestellgeldzuschlag von 5 Pfennig unterliegen, so betragen die Einnahmen an gewöhnlichem Bestellgeld	5597695 [1])	
Angenommener Betrag des Eilbestellgeldes [2])	220677	
Übertrag	5718372	45956138 M.

---

[1]) Im Januar 1892 wurden in Berlin von 510 tausend eingehenden Packeten 380 tausend bestellt und 130 tausend abgeholt. In anderen Städten, wo die Entfernungen nicht so grofs sind, wird ein noch gröfserer Teil abgeholt. In Leipzig z. B. wurden im Jahre 1881 668233 Packete bestellt und 401611 abgeholt (Postarchiv 1882 S. 614). In kleineren Orten soll die Abholung sogar die Regel bilden. Die Annahme von $^2/_3$ ist also eher zu hoch als zu niedrig. In Berlin nimmt das Packetpostamt an, dafs im Durchschnitt zu 9 Begleitadressen 10 Packete gehören.

[2]) An Eilbestellgeld wurden in Berlin im Jahre 1890 17160 Mark für

Vortrag		45 956 138 M.
V. Bestellgeld überhaupt	5 718 372	5 718 372 M.
I—V Bareinnahmen der Packetpost		51 674 510 M.

Hinsichtlich dieser Veranschlagung ist zu bemerken: Posten I macht beinahe 80 Prozent der Bareinnahmen aus. Von diesem Posten sind 96 Prozent A in der Poststatistik angegeben. Bei der Berechnung von B und C kann ein Fehler von höchstens 15 Prozent untergelaufen sein. Es beträgt mithin der Maximalfehler des Postens I 0,9 Prozent der Bareinnahmen. Posten II ist ähnlich und liefert einen Maximalfehler von weniger als 0,1 Prozent. Bei Posten III a dürfte der Fehler 5 Prozent, bei III b 15 Prozent, bei III c 50 Prozent, bei III d 25 Prozent den Betrag des betreffenden Titels nicht überschreiten, mithin ist der Maximalfehler bei Posten III weniger als 0,5 Prozent der Bareinnahmen. Weichen nun Posten IV vom wirklichen Betrage nicht mehr als 33 Prozent, Posten V nicht mehr als 25 Prozent ab, so beträgt der Gesamtmaximalfehler etwa 5,5 Prozent der oben veranschlagten Bareinnahmen.

Zu den Bareinnahmen ist aber hinzuzurechnen das Porto für die Beförderung der portofreien Packete, deren es im Jahre 1889—90 an Ortssendungen 121 592 und an Sendungen von deutschen Reichspostanstalten nach anderen deutschen Reichspostanstalten 2 251 168 gab. Die Zahl der nach aufserhalb beförderten portofreien Packete wird in der Poststatistik nicht besonders angegeben. Sie ist schon in der oben unter II und III angeführten Packetzahl mit aufgenommen und der entsprechende Portobetrag in Anrechnung gebracht. Also erfordert sie keine weitere Berücksichtigung. Die *2 372 760* portofreien Packete, welche nicht eingerechnet sind, dürften zu einem Durchschnittsporto von 50 Pfennig gegen 48,102 Pfennig Durchschnittsporto für die portopflichtigen Packete und einem Durchschnittsbestellgeld von 10 Pfennig für $^2/_3$ der Packete veranschlagt werden,[1]) wodurch die eigentlichen Einnahmen der Packetpost auf 53 119 064 zustehen kommen würden.

---

43 200 Packete eingenommen (Hildebrandt, Das Bestellgeschäft bei dem Packetpostamt in Berlin; Postarchiv 1891 S. 715). Selbstredend werden in einer grofsen Stadt verhältnismäfsig viel mehr Packete durch Eilboten bestellt als auf dem Lande. Angenommen dafs im übrigen Reichs-Postgebiet halb so viele Packete mit Eilbestellung auf den Kopf entfallen wie in Berlin, und dafs die Eilbestellgebühren im Durchschnitt dieselben sind, so entsteht der obige Betrag.

[1]) Es betrug das Durchschnittsgewicht der Packete ohne Wertangabe

Die Ausgaben.

Der Packetpostdienst ist anerkanntermafsen kostspielig. Die Thatsache, dafs die Postverwaltungen derjenigen Länder, welche keinen Packetpostdienst im Jahre 1880 besorgten (z. B. Grofsbritannien, Frankreich, die Niederlande, Belgien, selbst Italien), erheblich höhere Reinüberschüsse abwarfen, als die Postverwaltungen derjenigen Länder, in denen Postpacketbeförderung stattfand, läfst sich vielleicht auf andere Ursachen, z. B. Höhe des Briefportos, Dichtigkeit der Bevölkerung u. s. w., zurückführen. Es dürfte aber kaum ein Zufall sein, dafs die Postüberschüsse im Verhältnis zu den Gesamtposteinnahmen der genannten Länder seit der Einführung der Packetpost relativ abgenommen, in Deutschland und Österreich-Ungarn dagegen, bei lang bestehender Packetpost, relativ zugenommen haben. In Frankreich und Belgien, wo der Packetpostdienst von den Eisenbahnen wahrgenommen wird, sind sie ziemlich gleich geblieben. Der Rückgang in der Schweiz ist auf eine Herabsetzung des Portos zurückzuführen. Die Postüberschüsse betrugen nämlich nach Prozenten der Gesamtposteinnahmen:

in	1880	1889
Grofsbritannien [1])	38,1	33,2
Italien [1])	13,6	11,9
den Niederlanden	27,3	26,4
Frankreich	27,2 [2])	27,2
Belgien	38,8	37,3
Deutschland [1])	11,5	13,1
Österreich-Ungarn	14,7	16,9
der Schweiz	13,0	10,0

Die Einzelausgaben der Deutschen Packetpost sind aber nicht zu bestimmen, sogar kaum nur annähernd zu veranschlagen. Wenn es auch solche grofsartige und kostspielige Anstalten wie das Packet-Postamt in Berlin, das Packet- und Zeitungs-Postamt in Leipzig gibt, welche dem Packetdienst ausschliefslich oder hauptsächlich zu dienen bestimmt sind, so wird doch die Packetpost vielfach gemeinschaftlich

---

bei den portopflichtigen 4,0 Kilogramm
„ „ portofreien 6,0 „
und der Durchschnitt des angegebenen Werts
bei den portopflichtigen 1545 Mark
„ „ portofreien 5435 „

[1]) 1879—80, bezw. 1888—89.
[2]) 1879; 1880 nicht zugänglich.

mit anderen Postzweigen verwaltet. Käme sie also in Fortfall, so wäre in manchen, sogar in den meisten Postämtern eine beträchtliche Verminderung der Ausgaben erzielt; dagegen könnten auf einzelnen Postanstalten die immerhin nötigen Kräfte nicht in dem Maſse wie heute ausgenützt werden. Auſser dem vermehrten Personal erfordert die Packetpost viel gröſsere Räumlichkeiten [1]) und namentlich einen zahlreicheren Fuhrpark als die Briefpost. Auch steigert die Packetpost die Kosten der Eisenbahnbeförderung, gleichviel von welcher Verwaltung dieselben getragen werden.[2]) Es leuchtet schon ein, daſs die Packetpost, wenn ihre Ausgaben auch ziffermäſsig kaum festzustellen sind, immerhin ein kostspieliger Zweig der Postverwaltung sein muſs. Ferner ist die groſse Unregelmäſsigkeit des Packetverkehrs Ursache vermehrter Ausgaben.[3])

Bei dem gänzlichen Mangel an einer detaillierten Statistik der Finanzverhältnisse der Post ist es einem auſserhalb der Postverwaltung Stehenden unmöglich, die hauptsächlichsten Ausgaben der Packetpost ziffermäſsig zu bestimmen. Jede solche Bestimmung vieler Posten würde auf reiner Willkür beruhen und einer festen Grundlage entbehren. Es bleibt aber, auſser den schon erwähnten Ausgaben für Eisenbahnbeförderung der Post, noch eine andere Ausgabe, welche berechnet werden kann, nämlich die für die „Begleitadresse“. Die Packetbegleitadresse ist eine Karte ungefähr von der Gröſse der Postkarte. Sie darf schriftliche Mitteilungen tragen, und wird wie die Postkarte durch die Briefpost verschickt und bearbeitet. Übrigens verursacht sie noch weitere Mühe, da sie nicht wie die Postkarten sofort bestellt, sondern erst mit dem auf anderem Wege und zu anderen Zeiten eintreffenden Packet vereinigt werden muſs. Im Jahre 1889

---

[1]) Vergl.: Die Organisation des deutschen Postwesens im Elsaſs. — Postarchiv 1873 S. 65.

[2]) Vergl.: Zum Postverkehr auf den elsässischen Bahnen. Postarchiv 1876 S. 443.

[3]) Der Verkehr steigt dreimal im Jahre: vor Ostern, Pfingsten und Weihnachten. Vergl. die jährlich im Postarchiv gebrachten Notizen über den Weihnachtsverkehr: 1876, S. 89; 1878, S. 57; 1879, S. 26 und 329; 1880, S. 57; 1882, S. 62; 1883, S. 60; 1884, S. 63; 1885, S. 63; 1886, S. 63; 1887, S. 278; 1888, S. 91 und 153; 1889, S. 89 und 113; 1890, S. 112; 1891, S. 108 und 175. Im Jahre 1878 beliefen sich die besonderen, aus Anlaſs dieses Verkehrs in den Tagen vom 19. bis zum 25. Dezember gemachten Aufwendungen auf 370 245 Mark, im Jahre 1876 auf 453 427 Mark. Postarchiv 1879 S. 345. Über andere Schwankungen des Postverkehrs cf. Haaſs, Die Post S. 80.

bis 1890 beliefen sich die Gesamtausgaben der Post- und Telegraphenverwaltung auf 84,6 Prozent der Gesamteinnahmen. Gesetzt die Postverwaltung hätte den Durchschnittsgewinn aus den Postkarten gezogen, was wohl fraglich sein dürfte, so wären die Selbstkosten der Postkartenbeförderuug u. s. w. auf 4,23 Pfennig zu veranschlagen. Die Postbegleitadressen verursachen mehr Kosten. Zu den gleichen Kosten aber gerechnet wären für 94,145,779 Begleitadressen (durchschnittlich 9 zu 10 aufgegebenen Packeten) 3,982,366 Mark in Anrechnung zu bringen.

Hierbei wird von dem Verluste gänzlich abgesehen, welche die Begleitadressen vermöge ihrer Fähigkeit, Mitteilungen zu tragen, der Postverwaltung zuführen. Unzweifelhaft dienen die Begleitadressen vielfach als Ersatz für Postkarten, welche sonst neben dem Packete zur Verschickung kommen müfsten.

Für die anderen Ausgaben können aus den vorhandenen Quellen ziffermäfsige Berechnungen kaum aufgestellt werden. Man mufs sich in der Hauptsache damit begnügen, ein paar auf die ganze Post bezügliche Zahlen anzuführen, höchstens kann man einen mutmafslichen Betrag der verschiedenen Ausgabeposten andeuten. Die einzige mir bekannte getrennte Berechnung der Ausgaben der Brief- und Fahrpost befindet sich auf S. 44–50 des schon oben (S. 103) erwähnten Promemoria der Postverwaltung vom Jahre 1841, und bezieht sich auf das Jahr 1836. Die Hauptzahlen sind folgende:

	Überhaupt	Fahrpost	Briefpost	%
1	2	3	4	5
Baukosten	73 060	24 352	48 708	33
Betriebskosten	4 380 499	3 436 881	943 618	79
Verwaltungskosten	1 269 873	472 636	797 237	37
Postwagen u. s. w.	359 511	329 511	30 000	92
Andere Kosten	300 809	107 957	192 852	35
Summa	6 383 752	4 371 337	2 012 415	67

Es waren im genannten Jahr in Thaler

	das Betriebskapital	der Ertrag
der Briefpost	1 570 000	1 450 000 oder 92,3 %
„ Fahrpost	3 280 000	160 000 „ 4,9 %

Diese Berechnung bezieht sich auf die ganze Fahrpost, d. h. nicht nur auf die Packetpost, sondern auch namentlich auf die damals weitaus wichtigere Personenpost. In der Zwischenzeit haben sich alle Einrichtungen des Postdienstes und der Postverkehr selbst in einer Weise geändert, welche jeden direkten Vergleich der obigen Zahlen mit denjenigen für 1889 ausschliefst. Vor allem hat die Eisenbahn eine vollständige Umwälzung des Transportwesens herbeigeführt. Sodann hat das Penny-Porto-System einen mächtigen Einflufs auf den Postverkehr ausgeübt. Ferner ist die Bedeutung der Personenpost im Verhältnis zu den anderen Postzweigen erheblich gesunken.[1]) Die Fahrpost aber hat wenigstens einen Teil dessen, was ihr durch die Abnahme der Personenbeförderung verloren gegangen ist, durch den grofsen Aufschwung der Packetpost wieder gewonnen; und die ganze Fahrpost, welche sich wesentlich durch die Raumerfüllung und das Gewicht der von ihr beförderten Gegenstände, mögen diese Personen oder Packete sein, von der Briefpost unterscheidet, spielt heutzutage finanziell und technisch eine solche Rolle, dafs sie den Vergleich mit der Fahrpost von 1836 keineswegs zu scheuen braucht. Wenn die jetzige Fahrpost einen etwas billigeren Wagenbau gestattet, so verlangt sie anderseits ein verhältnismäfsig grofses Verwaltungspersonal. Es soll eine Ahnlichkeit der jetzigen mit den damaligen Umständen nicht behauptet werden. Doch dürften die oben angeführten Zahlen, auf so „unsicheren rechnerischen Grundlagen“ [1]) sie auch beruhen mögen, wenigstens hinsichtlich des der Packetpost zuzuschreibenden Teiles der Baukosten und der Ausgaben für Bau und Unterhaltung der Postwagen und des Postfuhrwesens, einen wenn auch sehr groben Mafsstab zur Beurteilung der heutigen Verhältnisse ergeben.

Was zunächst die für den Packetverkehr nötigen Räumlichkeiten angeht, bilden den hauptsächlichsten Anhalt die immer widerkehrenden sogenannten „einmaligen“ Ausgaben der Postverwaltung. Diese betrugen für die Post- und Telegraphenverwaltung (ausschliefslich der Kosten für Anschaffung und Unterhaltung der Telegraphenapparate):

---

[1]) Von den 3 056 477 von der preufsischen Post im Jahre 1840 zurückgelegten Meilen entfielen auf die Personenposten 1 795 746 Meilen oder 58,7 Prozent (Promemoria S. 27); von den 71 469 058 von der Reichspost im Jahre 1889 auf Landstrafsen zurückgelegten Kilometern entfielen auf die Personenposten 16 507 761 Kilometer oder 23,2 Prozent. Auch legte die Reichspost 125 429 918 Kilometer auf Eisenbahnen zurück.

[2]) v. Stephan, Geschichte der preufs. Post S. 669.

1879—80	2 052 482	Mark
1880—81	2 337 868	„
1881—82	2 873 128	„
1882—83	3 003 751	„
1888—89	5 176 444	„
1889—90	5 596 675	„
1890—91	6 751 468	„

Diesen Ausgaben ist weitaus der gröfste Teil der an die Eisenbahnverwaltungen bezahlten Mieten hinzuzurechnen. Beispielshalber bezahlte die Postverwaltung für die zu Berlin benutzten Räumlichkeiten des schlesischen Bahnhofs jährlich 30 000 Mark. Dieselben werden beinahe ausschliefslich für den Packetdienst benutzt. Nach der oben (S. 124) angeführten Anmerkung aus dem Berichte der preufsischen Eisenbahnen fürs Jahr 1883—84 betrugen die sämtlichen von der Postverwaltung an die preufsischen Eisenbahnen bezahlten Mieten rund 700 000 Mark. Diese Summe, welche für das Reichs-Postgebiet einer Ausgabe von 900 000 Mark entspricht, wird sich in der Zwischenzeit schwerlich vermindert haben und ist hauptsächlich als eine durch die Packetpost verursachte Ausgabe anzusehen.

Auch der Fuhrpark der Postverwaltung dient im umfangreichen Mafse der Packetpost. Die Kosten für Bau und Unterhaltung der Postwagen und des Postfuhrwesens, für Hergabe von Privatwagen zur Postbeförderung u. s. w. betrugen:

1879—80	15 394 544	Mark
1880—81	15 102 947	„
1881—82	15 713 513	„
1882—83	15 649 934	„
1888—89	16 398 130	„
1889—90	17 106 475	„
1890—91	17 182 983	„

Jeder, der die überall sichtbaren Wagen auf den Strafsen gröfserer und kleinerer Städte beobachtet hat, wird zugeben müssen, dafs die Packetwagen nicht nur teurer gebaut, sondern namentlich zahlreicher als die eigentlichen Briefpostwagen sind. Diese Kenntnis reicht aber zu einer richtigen Teilung der Kosten des Fuhrparks zwischen Brief- und Packetpost keineswegs aus. Diese Teilung könnte möglicherweise von der Postverwaltung ziemlich genau durchgeführt werden. Sie ist aber wahrscheinlich in der letzten Zeit nie vorgenommen worden;

wenigstens ist das Ergebnis etwaiger solcher Berechnungen, soweit ich habe finden können, nie veröffentlicht worden.

Dagegen könnte die Postverwaltung selbst eine allerdings nur annähernd richtige Scheidung der durch Brief-, Personen- und Packetpost bedingten Beamtengehälter machen. Eine erhebliche Zahl von Beamten ist ausschliefslich in dem Packetpostdienst beschäftigt, während andere mit demselben nie zu thun haben. Die Gehälter dieser beiden Beamtenklassen könnten getrennt und ausgeschieden werden. Dagegen gibt es eine grofse Zahl von Beamten, nicht nur unter den auf kleineren Postanstalten beschäftigten, sondern auch unter den die Aufsicht führenden höheren Beamten beinahe eines jeden Postamts, welche mit zwei oder allen drei Arten des Verkehrs, der Brief- und Packet-, eventuell auch Personenpost zu thun haben.

Auf Besoldung und Vergütung von Beamten und Unterbeamten ausschliefslich der Landbriefträger, denen eine Verpflichtung zur Annahme von Packetsendungen nicht obliegt,[1]) und auf Wohnungsgeldzuschüsse entfielen:

1879—80	58171963
1882—83	64450028
1888—89	83390626
1889—90	89186980
1890—91	102402807

Auch an den „sächlichen und vermischten Ausgaben“ nimmt die Packetpost teil. Dieselben waren:

1879—80	11026270
1882—83	12194679
1889—90	13656127
1890—91	14729029

Um zu resumieren, so ist für das Jahr 1889—90 der Packetpost gegen ein berechnetes Guthaben von 53119064 Mark in den Reichs-Büchern etwa folgendes Debit zu schreiben:

Eisenbahnleistungen[2])	mit Verzinsung	15000000
	ohne „	22275000
Begleitadressen		3982366
Summe		26257366
		(oder 18982366)

[1]) Postordnung vom 8. März 1879, § 24, Absatz III.

[2]) Die thatsächlich bezahlte Vergütung wird, der Einfachheit der Rechnung halber, auf beiden Seiten nicht in Ansatz gebracht.

wodurch das Guthaben auf	26 862 064
	34 136 698

zu stehen kommt. Aus dieser Summe sollte die Packetpost ihren nicht unbedeutenden Anteil an folgenden Ausgaben der Post- und Telegraphenverwaltung bestreiten:

die einmaligen Ausgaben	5 596 675
Kosten des Postfuhrwesens	17 106 475
Beamtenbesoldungen	89 186 980
sächliche und vermischte Ausgaben	13 656 127
	125 546 257
hierzu Postüberschufs	27 367 121
insgesamt	152 913 378

Die hierzu disponible Summe beträgt, vorausgesetzt dafs die Packetpost nicht zur Erzielung eines höheren Überschusses angehalten wird, als die gesamte Post- und Telegraphenverwaltung, nur 15,26 (oder 22,38) Prozent des zu deckenden Betrages. Die Frage läuft also darauf hinaus: Verursacht die Packetpost mehr oder weniger als 15,26 (oder 22,38) Prozent der obigen Ausgabeposten? Diese Frage ist nur von der Postverwaltung selbst annähernd ziffermäfsig zu beantworten. Indessen kann einer, der den Postbetrieb wenn auch nur oberflächlich beobachtet hat, sich dem Eindruck schwerlich entziehen, dafs wenigstens ein Fünftel der Beamtenbesoldungen und die Hälfte der Kosten des Postfuhrwesens der Packetpost zur Last fallen müssen. Das sind aber schon 26 390 635 Mark.[1]) Wird hierzu der Betrag der der Packetpost zuzuschreibenden „einmaligen“ und „sächlichen und vermischten“ Ausgaben (zusammen brutto 19 252 802 Mark) gerechnet, so stellt sich eine Summe heraus, welche selbst dem Guthaben von 34 136 698 Mark gegenüber wohl zu der Frage Anlafs geben kann, ob die Packetpost — nach einem gehörigen Überschufs gar nicht zu fragen — sich denn überhaupt rentiere.

[1]) Hierbei wird nochmals betont, dafs diese Ausgabeziffern lediglich Vermutungen sind. Ich habe aber stets versucht, die Ausgaben nicht zu hoch zu schätzen.

Schlufsbemerkungen.

Die anerkannte Vorzüglichkeit des deutschen Packetpostdienstes in technischer Hinsicht findet ihre beredteste Würdigung in der vielfachen Nachahmung, welche derselbe in fremden Ländern erfahren hat. So bedeutend aber die Technik auch sein mag, ist sie nur Mittel zum Zweck. Und dieser Zweck ist, abgesehen von der heutzutage entschieden in den Hintergrund tretenden Bestimmung der Packetpost, den Transport amtlicher Packete zu besorgen,[1]) hauptsächlich die Erzielung gewisser wirtschaftlicher Resultate. Die wirtschaftliche Bedeutung der technischen Einrichtungen besteht nur darin, einmal dafs sie diesen Zweck ohne unnötige Kosten erfüllen, sodann dafs sie den wirtschaftlichen Einwirkungen des Institutes die erwünschte Richtung geben. Und zwar zeigen alle Einrichtungen der deutschen Packetpost, namentlich die Zweispaltung ihres Portotarifs, eine unverkennbare Absicht, den Kleinverkehr zu begünstigen. Indessen legt die

---

[1]) Interessant ist es, dafs infolge der grofsen Verbilligung des Transports die Zahl der portopflichtigen Packete unvergleichlich schneller als die der portofreien Packete zugenommen hat. Es wurden befördert:

		portopflichtige	portofreie		
1825	Preufsen	1 006 861	407 174	oder	40,4 %
1845	„	2 564 139	706 735	„	27,5 %
1890	Reichspostgebiet	93 163 666	2 851 316	„	3,0 %

Selbst wenn man die Zahl der nach dem Reichspost-Ausland beförderten portofreien Packete und die Thatsache mit in Betracht zieht, dafs die Portofreiheitsberechtigung seit dem Jahre 1825 vielfach aufgehoben worden ist, bleibt es noch auffallend, wie sehr die Packetpost eine wirthschaftliche und wie wenig sie eine Staatsanstalt geworden ist.

Einwirkung, welche gerade diese Spaltung des Tarifs auf den Packetverkehr thatsächlich ausgeübt hat, den Gedanken nahe, dafs die Absichten der Postverwaltung, trotz sorgfältiger Vorkehrungen, doch umgangen werden, und dafs die Packetpost gewifs nicht ausschliefslich, wahrscheinlich nicht einmal zum gröfsern Teile von dem eigentlichen Kleinverkehr benutzt wird.

Die Betrachtung des wirklichen Verkehrs hat weiterhin gezeigt, dafs er zum erheblichen Teile aus geschäftsmäfsigen Massensendungen besteht. Vermöge der grofsen Teilbarkeit und des verhältnismäfsig hohen Wertes ihrer Erzeugnisse sowie wegen der Entfernung ihres Absatzgebietes wenden sich verschiedene Industrieen der Packetpost als dem für sie vorteilhaftesten Beförderungsmittel mit grofsen Warenmassen zu. Dieses entspringt der eigentümlichen Tarifnormierung der Packetpost, deren Frachtsätze für die Beförderung kleinerer Packete auf die Beförderungsentfernung keine Rücksicht nehmen, während ihre hauptsächlichste Konkurrentin, die Eisenbahn, ihre Frachtsätze nach der Entfernung bemifst. Der sich herausstellende Unterschied des Transportgeldes per Eisenbahn und per Post ist so bedeutend, dafs die letztere vielleicht im stande gewesen ist, bei einigen Industrieen, welche für sehr entfernte Absatzgebiete arbeiten, den Eisenbahnen einen Teil des ihnen sonst zufallenden Verkehrs zu entziehen.[1]) Indessen war für das untersuchte Gebiet eine solche Wechselwirkung zwischen Post- und Eisenbahnverkehr, wenigstens für die Jahre 1882 bis 1890, n i c h t zu konstatieren. Ist also der vom preufsischen Staatsrat im Jahre 1838 vorausgesehene Fall (oben S. 93) jemals eingetreten, so scheint seine Wirkung bis heute nicht fortgedauert zu haben. Vielmehr hat die Packetpost, besonders in den letzten Jahren, einen eigenartigen und sehr bedeutenden Verkehr ins Leben gerufen.

Trotz ihrer niedrigen Portosätze ist die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung, dank ihrer vortrefflichen Leitung und des wirtschaftlichen Aufschwunges Deutschlands, nicht zum kleinsten Teil aber auch dank der unentgeltlichen Eisenbahnleistungen, im stande gewesen, einen steigenden Reinüberschufs herbeizuführen. Indessen scheint es schon zweifelhaft, ob gerade die Packetpost einen gehörigen Überschufs abwirft, sehr fraglich, ob, unter Berücksichtigung der Selbstkosten der Eisenbahnleistungen für Packetpostzwecke, ein Packetpostüberschufs überhaupt vorhanden ist. Ja, es ist sogar wahrscheinlich, dafs,

[1]) So Haafs, Die Post S. 80.

wenn zu den Kosten der Eisenbahnleistungen für Packetpostzwecke ein Betrag für Verzinsung des Eisenbahn-Anlagekapitals noch hinzugerechnet wird, die Packetpost dann mit einem Defizit arbeitet. Wie die Sache aber hinsichtlich der Briefpost und der Eisenbahn auch liegen mag, so leuchtet es doch nicht ein, weshalb diejenigen, welche die Eisenbahn unmittelbar benutzen, d. h. die Eil- und Stückgut-Versender, zu einer derartigen Verzinsung durch entsprechend bemessene Frachtsätze angehalten werden sollten, während dagegen ein Verzinsungsbetrag von denjenigen, welche die Eisenbahn mittelbar benutzen, d. h. den Postgut-Versendern, nicht verlangt wird. Ein solcher Unterschied läfst sich schwerlich mit dem Charakter des Verkehrs begründen. Dafs der Packetverkehr ein dem Frachtverkehr zum grofsen Teile sehr ähnlicher ist, glauben wir in Vorstehendem nachgewiesen zu haben. Es ist deshalb schwer zu verstehen, weshalb gerade diejenigen, welche die Eisenbahnen zur Frachtbeförderung mittels der Post benutzen, von der den anderen Eisenbahnbenutzern auferlegten Last der Eisenbahn-Anlagekapitalsverzinsung befreit werden sollten.

Führt nun die Packetpost, wie es nach dieser Auffassung wahrscheinlich ist, wirtschaftlich, wenn auch nicht rechtlich, für den Staatshaushalt ein Defizit herbei, so bringt die Gesamtheit gewisser Klassen ein Opfer, welches diese nicht verdient haben und das jenen keineswegs zugemutet werden darf. Von einer Kulturmission der Packetpost kann eigentlich keine Rede sein. Die Aufrechterhaltung solcher Familienbeziehungen, welche durch den Staatsdienst erschwert werden, sucht die Postverwaltung durch die weitgehenden Zugeständnisse, welche sie in der Form von Soldatenpacketen gewährt, für den einzelnen zu erleichtern (oben S. 22). Mehr in dieser Weise zu thun, hat der Staat keine Veranlassung. Es ist gewifs eine erfreuliche Erscheinung, dafs zahlreiche Weihnachtsgeschenke und „goldberänderte Neujahrskarten“ [1]) ausgetauscht werden. Die Austauscher sollten aber wenigstens die Kosten des Austausches bezahlen. Wenn wir auch gelegentlich einer Schilderung des Postverkehrs am Weihnachtsabend im Postarchiv [2]) lesen: „Nur vereinzelt erscheint noch ein Dienstmädchen, dem die Weihnachtsvorbereitung der Herrschaft bis dahin keine Zeit gelassen, um auch den eignen Lieben in der Heimat eine Weihnachtsfreude zu machen“ — so dürfen wir uns durch derartige Betrachtungen nicht zu einer

[1]) Postarchiv 1891 S. 178.

[2]) Ebenda.

Verkennung der Thatsachen verleiten lassen. Bedenkt man, „ein Bahnpostwagen mittlerer Gröfse fafst nicht mehr als 4—500 Stück 5 kg-Packete mit Wollwareninhalt.“ [1]), so wird man leicht einsehen, dafs bei Erörterungen über die Portosätze ganz andere Rücksichten obwalten müssen und dafs das Interesse der verschwindend kleinen Minderheit hier entschieden in den Hintergrund treten mufs. Man sollte dem Vorteil, welchen ein billiges Porto dem kleinen Mann bietet, wenn dieser einmal ein Packet abschicken will, nicht ohne weiteres zu viel Wert beimessen. Vielmehr mufs man auch in Erwägung ziehen, wie häufig der kleine Mann denn von diesem Vorteil Gebrauch machen wird [2]) und wie viel er anderseits zum Unterhalt einer sich nicht rentierenden Packetpost beisteuern mufs, resp. inwieweit er zur Deckung eines Staatsbedarfs, welches sich weit besser durch einen gehörigen Packetpostüberschufs erreichen liefse, herangezogen wird, damit die berliner Gesellschaft ihre Ballsäle mit frischen französischen Blumen ausschmücken oder die londoner „Ritter und Damen“ der „Primrose League“ Schlüsselblumen zum Gedenktag des seligen Lord Beaconsfield tragen können.

Im ganzen zeigt die Packetpost weder den hebenden Einflufs auf Wohlstand und Bildung, noch die Allgemeiheit und Gleichmäfsigkeit ihrer Inanspruchnahme, welche ein Verwaltungsdefizit rechtfertigen können. Vielmehr eignet sie sich in höherem Grade als irgend ein anderer bedeutender Zweig des Postwesens (die Telegraphie vielleicht ausgenommen) zu einer finanziellen Behandlung, obgleich sie faktisch weniger finanziell als irgend ein anderer bedeutender Postverwaltungszweig — hier vielleicht die Personenpost angenommen — behandelt zu werden scheint.

Eine Herabsetzung des Portos würde daher um so weniger Berechtigung haben, als — was man noch in Betracht ziehen mufs — bei der Packetpost die Betriebskosten mit dem zunehmenden Umfang des Verkehrs, anders wie bei der Briefpost, beinahe gleichen Schritt halten müssen. Ferner steht zu erwarten, dafs mit der Ausbildung des Packetpostverkehrs mit dem Auslande, durch umständliche Zollabfertigung und durch erhöhten Bedarf an sprach-

---

[1]) Haafs, Die Post S. 80.

[2]) Der Weihnachtsverkehr und „das Publikum, unter dem man an diesen Tagen auch Personen sieht, die sonst nicht an dem Postschalter zu verkehren pflegen“ (Postarchiv 1891 S. 178), darf also als Mafsstab zur Beurteilung des gewöhnlichen Packetverkehrs nicht dienen. „Christmas comes but once a year.“

lich gebildeten Beamten [1]) die Betriebskosten der deutschen Packetpost in der nächsten Zeit, ganz abgesehen von der beabsichtigten Erhöhung der Gehälter, eher gesteigert als vermindert werden. Gegen eine dementsprechende Erhöhung des Portos, namentlich auch für den internationalen Verkehr, wäre finanziell nichts und wirtschaftlich nicht sehr viel einzuwenden. Politisch wäre sie aber wahrscheinlich undurchführbar.

---

[1]) Allerdings sind sämtliche Begleitadressen nach der Pariser Übereinkunft auch französisch gedruckt.

Anhang.

Verzeichnis der hauptsächlichsten benutzten Schriften.

Ueber Postwesen im allgemeinen und über die Deutsche Post.

Amtsblatt der Deutschen Reichspost- und Telegraphenverwaltung. Berlin: Reichsdruckerei. 1871—91. 4°. 21 Bde.

Archiv für Post und Telegraphie: Beiblatt zum Amtsblatt der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung. Jahrgang 1873—91. Berlin: Reichsdruckerei. 1873—91. 8°. 19 Bde.
Citiert als „Postarchiv".

Statistik der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung für das Kalenderjahr 1870—90. Berlin: Reichsdruckerei. 1871—91. kl. fol. 21 Bde.
Citiert als „Statistik d. R. P."

Bericht über die Ergebnisse der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung während der Jahre 1870—1890. Berlin: Reichsdruckerei. 1874—91. 4°. 7 Bde.

Das Reichs-Postgebiet. Typographisch-historisches Handbuch für die Reichs-Post- und Telegraphenanstalten Deutschlands. Berlin: Decker. 1878. gr. 8°. 2 Bde.

Fischer, P. D. Die Deutsche Post- und Telegraphengesetzgebung. Nebst dem Weltpostvertrag und dem internationalen Telegraphenvertrag. Text-Ausgabe mit Anmerkungen und Sachregister. 3. vermehrte Aufl. Berlin: Guttentag. 1886. 16°. S. VI, 361.

Dambach, Otto. Das Gesetz über das Postwesen des Deutschen Reiches vom 28. Oktober 1871 erläutert. 3. Aufl. Berlin 1874. 8°.

Laband, Paul. Das Staatsrecht des Deutschen Reiches. 2. umgearbeitete Aufl. 2. Bd. 1. Abt. Freiburg i/Br.: Mohr. 1890. 8°.

Veredarius, O. Das Buch von der Weltpost: Entwickelung und Wirken der Post und Telegraphie im Weltverkehr. Berlin: Meidinger. 1885. 4°. S. 397.

v. Stephan, H. Geschichte der preufsischen Post von ihrem Ursprunge bis auf die Gegenwart. Berlin: Decker. 1859. 8°. S. XVIII, 816.

Hartmann, Eugen. Entwickelungsgeschichte der Posten von den ältesten Zeiten bis zur Gegenwart, mit besonderer Beziehung auf Deutschland. Augsburg 1868. 8°.

Sax, E. Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft. Wien: Hölder. 1878—79. 8°. 2 Bde.

Haafs, Friedrich. Die Post und der Charakter ihrer Einkünfte, mit einem Anhang über die Packetpost. Stuttgart: Metzlerscher. 1890. 8°. S. 100.

Über die Post im Auslande.

Besondere Ausgabe der Pariser Übereinkunft vom 3. November 1880 und der gehörigen Ausführungsbestimmungen betreffend den Austausch von Packeten ohne Wertangabe. Berlin: Reichsdruckerei. o. J. 4°. S. 72.

Documents du congrès postal de Lisbonne, 1885. Berne: Suter. 1885. 4°. 2 Bde.

Jung. Der Wiener Weltpostkongrefs (Jahrb. für Gesetzgebung u. s. w., hrsg. v. Schmoller. Jahrg. XVI, 1892. S. 127—184).

Résumé des lois et règlements interieurs applicables au service du colis: publié par le bureau international de l'union postale universelle. Août 1887. Bern: Staempfli. 1887. 4°. S. 85.

Dasselbe: Supplément. Mai 1890. Ebenda. 4°. S. 28.

Statistique générale du service postal dans les pays de l'union postale universelle: publiée par le bureau international des postes. Année 1883—1885. Bern: Suter. 1884—86. fol. 3 Bde.

Verwaltungsbericht der königl. württembergischen Verkehrsanstalten; hrsg. von dem k. Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abteilung für die Verkehrsanstalten. Stuttgart: Metzler. 1881—91. 4°. 11 Bde.

Hetter, Hermann. Postbuch für die Geschäftswelt. 2. Jahrg. Stuttgart: Hahn. 8°. S. 86, XVII.

Belloc, Alexis. Les postes françaises: recherches historiques sur leur origine, leur développement, leur législation. Paris: Didot. 1886. 8°. S. XIX, 783.

Cochery, Ad. Rapport addressé au Président de la République sur l'organisation des services des postes et des télégraphes avant et depuis l'année 1878 par le Ministere des Postes et des Télégraphes (Journal officiel de la Republique Française 19e—21e Juin 1884).

Desenne. Poste, in Dictionnaire de l'administration français par M. Block. 3e ed., S. 1838—1854. Paris: Guillaumin. 1891. 8°.

Noel, O. Colis postaux, in Dictionnaire des finances par L. Say. I. S. 1087 ff. Paris: Guillaumin. 1889. gr. 8°.

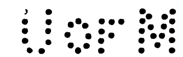
Leggi, regolamenti ed instruzioni sul servizio dei pacchi postali per l'interno del regno e per l'estero. Roma: Botta. 1884. 8°. S. 404.

Delmati, E. Legislazione postale interna ed internazionale. Prima edizione. Napoli: Pietrocala. 1890. kl. 4°. S. 432.

Relazione statistica intorno ai servizio postale e telegrafico per l'esercizio 1889—90. Roma: Cecchini. 1891. 4°.

Thirtieth-to-thirty-sixth Report of the Postmaster General on the Post Office, year 1883—84 to 1889—90. London. 1884—90. 8°. 7 Bde.

Post Office Guide. 1st October 1891. No. 142. London. 1891. 8°. S. 460.



Memorandum: Foreign and Colonial Parcel Post.
Hectograph. Handschrift, fol. S. 10. Gütigst zugesandt durch den Secretary of the Postoffice Department.

Über die Packetpost und die Industrie.

Statistik des Deutschen Reiches. N. F. Bd. 2: Berufsstatistik nach der allgemeinen Berufszählung vom 5. Juni 1882. Berlin: Puttkammer. 1884. 4⁰. S. 191 (67), 575.

Stieda, Wilhelm. Litteratur, heutige Zustände und Entstehung der Hausindustrie. (Schriften des Vereins für Sozialpolitik, XXXIX.) Leipzig: Duncker. 1889. 8⁰. S. VI, 137.

Berichte aus der Hausindustrie in Berlin, Osnabrück, im Fichtelgebirge und in Schlesien. (Schriften u. s. w. XLII.) Ebenda, 1890. 8⁰. S. X, 161.

Bein, Louis. Die Industrie des sächsischen Voigtlandes. Ebenda, 1884. 8⁰. 2 Bde.

Kraeger, K. Die Lage der Hausweber im Weilerthal. (Abhandlungen aus dem staatswissenschaftlichen Seminar zu Strafsburg; hrsg. von G. F. Knapp und L. Brentano, II.) Strafsburg: Trübner. 1886. gr. 8⁰.

Beantwortung des dem Schreiben des Herrn Geheimen Staatsministers Rother vom 3. November 1836 St.M. Nr. 1269 beigefügten Berichtes der Regierung zu Breslau vom 6. August 1835, die Beschränkungen betreffend, die der Verkehr durch die bestehenden Postzwangs-Gesetze angeblich erleiden soll s. l. et. a. 8⁰. S. 76.
„Manuskript für die Mitglieder des General-Post-Amts.“

Soetbeer, Ad. Zusammenstellung aus den Veranlagungen zur Einkommensteuer u. a. in den preufsischen Regierungsbezirken 1876 und 1888. (Jahrbücher für Nationalökonomie u. s. w., hrsg. von Conrad. N. F. Bd. XIX, 1889. S. 161—169.)

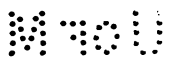
Post und Eisenbahn.

I. In Deutschland.

Gutachten der Staatsrats-Abteilung für innere, Justiz-, Finanz- und Militär-Angelegenheiten über den Entwurf eines Gesetzes betreffend die Bewilligung von Eisenbahnkonzessionen. s. l. et a. 4⁰. S. 60.
„Nur zum eigenen Gebrauch für die Mitglieder des Königl. Staatsrats abgedruckt.“ Die Beratungen wurden in der Sitzung vom 30. Juni 1837 zum Abschlufs gebracht.

Allerhöchste Kabinetsordre vom 1. Februar 1838, die Grundsätze bei der Bewilligung von Eisenbahn-Konzessionen betreffend (nebst Anlagen). s. l. et a. 4⁰. S. 168.
„Nur zum eigenen Gebrauch für die Mitglieder des Königl. Staatsrats abgedruckt.“

Hansemann, David. Die Eisenbahnen und deren Aktionäre in ihrem Verhältnis zum Staat. Leipzig und Halle: Volckmar. 1837. 8⁰. S. IV, 163.



Hansemann, David. Preufsens wichtigste Eisenbahn-Frage. Leipzig und Halle: Volckmar. 1837. S. 20.

Hansemann, David. Kritik des preufsischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838. Aachen 1841. 8⁰.

v. Oppen, O. H. A. Über die Frage, ob und wie die Eisenbahnen zu besteuern sind. Cöln: Du Mont-Schauberg. 1837. 8⁰. S. 24.

Camphausen, L. Versuch eines Beitrages zur Eisenbahn-Gesetzgebung. Ebenda: ders. 1838. 8⁰. S. 160.

Dekret, die Allerhöchste und Höchste Genehmigung der Einrichtung einer Eisenbahn zwischen Dresden und Leipzig, sowie des nachstehenden Entwurfs der Statuten der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Compagnie betreffend. s. l. et a. (Leipzig 1835.) 12⁰. S. 34.

Über Postregal und Postzwang in dem auf dem linken Rheinufer belegenen Teile der preufsischen Rheinprovinz nach der gegenwärtig bestehenden Gesetzgebung. Berlin: Haym. 1840. 8⁰. S. 128.
Amtlich.

Pro Memoria über den Entwurf des neuen Postgesetzes in Beziehung auf Verwaltungs- und Finanzverhältnisse und Grundsätze, ad decretum vom 9. März 1841. s. l. et a. 8⁰. S. 62.
„Manuskript für die Mitglieder des General-Postamts.“

List, Friedrich. Gesammelte Schriften, herausgegeben von Ludwig Häufser. Erster Teil: Lists Leben aus seinem Nachlasse. Stuttgart und Tübingen: Cotta. 1850. 8⁰. S. IX, 412.

Die Leipzig-Dresdener Eisenbahn in den ersten fünfundzwanzig Jahren ihres Bestehens. Denkschrift zur Feier des 8. April 1864 herausgegeben auf Veranlassung des Direktoriums. Leipzig: Giesecke und Devrient. s. a. gr. 8⁰. S. 154.

Niedermüller, Dr. Die Leipzig-Dresdener Eisenbahn ein Werk Friedrich Lists. Leipzig: Grunow. 1880. 8⁰. S. 110.

Cohn, Gustav. Die Anfänge des deutschen Eisenbahnwesens. (Zeitschrift für die gesamten Staatswissenschaften, hrsg. v. Schaeffle u. a. 1890. Bd. XLVII S. 663—670.)

v. d. Leyen, A. Die Entstehung der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn. (Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrg. 1880. S. 217–283.)

Gleim. Zum dritten November 1888. (Ebenda, Jahrg. 1888. S. 797—839.)

Wolff. Die Beziehungen der preufsischen Post zu den Eisenbahnen bis zum Erlasse des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838. (Archiv für Post und Telegraphie, Jahrg. 1883. S. 456—476, 497—507 und 529—544.)

Denkschrift über den (dem Bundesrate vorgelegten) Gesetzentwurf betreffend die Leistungen der Eisenbahnen für die Post. (Zeitschrift des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, Jahrg. 1875, Nr. 6 und 7. S. 43—45 und 51—52.)

Bericht der Kommission des Reichstages des Norddeutschen Bundes über den Entwurf eines Gesetzes über das Postwesen. (Nr. 102 der Drucksachen, I. Legisl.-Periode, Sitzung 1867.)

Bericht der Kommission über den Gesetzentwurf, betreffend die Abänderung des § 4 des Gesetzes vom 28. Oktober 1871. (Nr. 58 der Drucksachen des Reichstags. 2. Legisl.-Periode, III. Session, 1875.)



